MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXVIII (321) ● WRZESIEŃ 1982 R. ● CENA 30 ZŁ

5'82

MODELARZ

WRZESIEŃ 1982

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Na zdjęciu mistrzowie państw socjalistycznych oraz wicemistrzowie świata w klasie modeli prędkościowych na uwięzi. Od lewej Tomasz Chojnacki, mgr Paweł Włodarczyk – trener kadry modelarzy APRL, mgr Andrzej Rachwał – główny autor sukcesów i Tadeusz Rusek.
FOT. P. WŁODARCZYK

KRONIKA LOK

Działacze Zarządu Wojewódzkiego Ligi Obrony Kraju w Łodzi podczas trwania kolonii letnich w Grotnikach, Kęblinach, Wiśniowej Górze, Głownie, Justynowie spotkali się z uczestnikami wakacyjnego wypoczynku organizując dla nich „Dni Obronności". W programie dla starszych grup znalazło się strzelanie z broni pneumatycznej, rzut granatem. Młodzież, która uzyskała odpowiednią ilość punktów, otrzymała medale i dyplomy oraz Odznaki Sprawności Obronnej".

Dziewczęta i chłopcy spotykali się także z kombatantami, którzy opowiadali im o walkach na frontach drugiej wojny światowej i o własnych przeżyciach. Gdzie były odpowiednie warunki wyświetlano filmy „Czołówki".

Ogółem ekipy LOK odwiedziły 30 kolonii i obozów.

* * *

W lipcu br. po dwuletnim remoncie w Stoczni Remontowej „Nauta" w Gdyni flagowy jacht Ligi Obrony Kraju „Generał Zaruski" wszedł ponownie do eksploatacji. Macierzystym portem jachtu jest — Jastarnia, gdzie ma swoją siedzibę Ośrodek Szkolenia Morskiego LOK.

Jacht znany jest większości polskich żeglarzy od 1946 roku, kiedy to podniesiono na nim polską banderę. Gaflowy kecz o powierzchni żagli 300 m² z 30 miejscami dla załogi zasłynął w jesieni 1946 roku rejsem do Szwecji i ZSRR, a następnie do Narviku, na Spitsbergen i Wyspę Niedźwiedzią.

* * *

Z okazji Święta Odrodzenia PRL, na jeziorze Ukiel odbyły się regaty żeglarskie w klasie „Omega". Startowało 13 załóg z klubów olsztyńskich. Zespołowo pierwsze miejsce zajął LOK Olsztyn zdobywając puchary ufundowane przez ZW LOK i KKFiT w Olsztynie.

Warto wiedzieć, że Klub Morski LOK w Olsztynie od 30 z górą lat szkoli żeglarzy, propaguje żeglarstwo morskie i śródlądowe — zarówno sportowe, jak i turystyczne. Klub zrzesza obecnie prawie 200 osób, w tym 5 kapitanów z uprawnieniami do jachtingu morskiego i 106 sterników.

Ostatnio podjął decyzję o utworzeniu przy Klubie Morskim Ligi Obrony Kraju szkółki żeglarskiej dla młodzieży.

* * *

Od 15 lat trwa sportowa współpraca pomiędzy Zarządem Wojewódzkim Ligi Obrony Kraju w Opolu, a odpowiednikiem tej organizacji w NRD — GST Poczdam. Co roku młodzi strzelcy i modelarze zrzeszeni w klubach LOK i GST konfrontują swoje umiejętności w zawodach rozgrywanych raz w Polsce, raz w NRD.

Podczas ostatnich, które odbyły się w Opolu lepszymi okazali się goście wygrywając z lokowcami 7 z 12 konkurencji.

* * *

Klub Oficerów Rezerwy przy Zarządzie Miejskim LOK im. gen. Karola Świerczewskiego w Rzeszowie, któremu przewodniczy por. rez. Andrzej Pociask obchodzi w tym roku 25-lecie swego istnienia. Członkowie klubu z dużą ofiarnością pracują w nim na rzecz obronności kraju i patriotyczno-obronnego wychowania młodego pokolenia. W klubie znajduje się dużo absolwentów SOR. Od kilku lat klub należy do największych na terenie woj. rzeszowskiego. We współzawodnictwie międzyklubowym prowadzonym przez Zarząd Wojewódzki LOK, przez trzy kolejne lata zajmował pierwsze miejsce, zachowując na stałe przechodni proporzec prezesa ZW LOK.

Z okazji klubowego jubileuszu wydany został okolicznościowy medal i jubileuszowy proporczyk zaprojektowany przez por. rez. Jerzego Salamona.

Członkowie odpowiadając na apel premiera, zebrali 1300 zł na budowę Pomnika Matki — Polki. Wystąpili również z odezwą do wszystkich członków, kół i klubów specjalistycznych LOK województwa rzeszowskiego o aktywne włączenie się do powszechnej zbiórki funduszy na ten cel.

* * *

Organizacja lokowska w Rybniku zorganizowała ostatnio konferencję sprawozdawczo-wyborczą. Wybrano nowy Zarząd Miejski LOK, podczas dyskusji mówiono o jeszcze ściślejszej współpracy z OKON w realizacji kierunków działania Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego. Zwrócono się z apelem do wszystkich członków LOK o włączenie się w zainicjowaną przez gen. W. Jaruzelskiego budowę Pomnika Matki — Polki przez przeprowadzenie zbiórki pieniężnej w kołach LOK.

* * *

Na przystani żeglarskiej „Arkona" w Turawie rozegrano pierwsze w tym roku regaty pod nazwą „Pływaj razem z nami". W klasie „Omega" wygrał Kazimierz Gdowski (Famak Kluczbork) przed Ryszardem Kogutem i Kazimierzem Wojciechowskim (obaj LOK Turawa). Na „Finie" najlepszy okazał się Andrzej Łyszek (LOK Turawa) zaś w klasach turystycznych triumfowali: Roman Doliński (LOK Turawa — Rambler oraz Stanisław Moch OSiR) (Turawa „Bez-2").

W dniach 20—22.08. br. na Jeziorze Krzywym w Olsztynie rozegrano III Żeglarskie Mistrzostwa Polski LOK w klasie „Omega", spotkali się tu żeglarze z: Warszawy, Lublina, Koszalina, Gorzowa Wielkp., Opola, Torunia, Poznania, Suwałk, Katowic, Bydgoszczy, Przemyśla, Kalisza, Zielonej Góry, Piły, Częstochowy i Olsztyna (łącznie z 16 województw). Zawodników powitał i regaty otworzył prezes Zarządu Głównego LOK gen. dyw. Zygmunt Huszcza.

W wyniku konkurencji zwycięstwo załogowe przypadło:
1. R. Knasiecki, W. Kempiński, W. Czechowicz — ZW LOK Bydgoszcz,
2. T. Grajewski, W. Knasiecki, J. Nowicki ZW LOK Bydgoszcz.
3. R. Grzelak, A. Czopek, R. Wata ZW LOK Toruń.

Zespołowo: 1. ZW LOK Bydgoszcz — 2825 pkt., 2. ZW LOK Toruń, 1950 pkt., 3. ZW LOK Olsztyn — 1746 pkt.

* * *

Zarząd Miejski LOK w Bydgoszczy 19. 08. br. zorganizował dla uczestników kolonii letniej w Szkole Podstawowej nr 58 w Bydgoszczy dzień sportów obronnych. Po pogadance na temat tradycji i współczesności LOK odbyły się zawody strzeleckie z broni pneumatycznej. Czterech zawodników Zenon Jelonek, Kazimierz Paszko, Tomasz Zielonka i Henryk Zuń zdobyło złote odznaki strzeleckie. Przyznano ponadto 6 srebrnych i dwie brązowe odznaki.

* * *

Liga Obrony Kraju w uznaniu wysiłku i zaangażowania społecznego przyznała swoim członkom, działaczom oraz młodzieży dodatkowe uprawnienia. Stanowią je zniżki w opłatach za szkolenie oraz korzystanie ze sprzętu i urządzeń będących własnością LOK. W opłatach za szkolenie stosuje się obecnie następujące zniżki: 10 proc. dla młodzieży szkolnej i studentów; 20 proc. dla członków i pracowników LOK o stażu nie mniejszym niż 3 lata, 25 proc. dla osób odznaczonych medalem „Za Zasługi dla LOK" oraz 50 proc. dla kombatantów i inwalidów wojennych. Natomiast w opłatach za korzystanie ze sprzętu i urządzeń stosuje się zniżki od 25 do 75 proc.

* * *

Zarząd Miejski LOK w Ropczycach i koło LOK przy MPK w Rzeszowie zorganizowały dla uczestników kolonii na stadionie MOSiR w Rzopczycach zawody sportowo-obronne. Młodzież współzawodniczyła m.in. w pokonywaniu toru przeszkód, strzelaniu z broni pneumatycznej i rzucie granatem. Zawody te połączone były ze zdobywaniem Odznaki Sprawności Obronnej (OSO).

Realizując uchwałę IX Plenum KC PZPR

RZETELNA PRACA, DOBRZE ZORGANIZOWANA DZIAŁALNOŚĆ

IX Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej podejmując problematykę młodego pokolenia Polaków potwierdziło konsekwentną realizację przez Partię uchwały IX Zjazdu PZPR. Z uwagi na duże społeczne i polityczne znaczenie omawianych spraw, Plenum stało się doniosłym wydarzeniem w życiu społecznym narodu i kraju, w tym również dla LOK — organizacji, której główną powinnością jest pogłębianie i umacnianie patriotyczno-obronnego, historycznego, narodowego i politechnicznego wychowania młodzieży oraz przysposabianie jej do obrony socjalistycznej ojczyzny. Z tego też właśnie powodu treści i postanowienia Plenum szkolne koła powinny rozpowszechnić w swoich środowiskach oraz przełożyć je na język codziennych zadań polityczno-wychowawczych, sportowo-obronnych i politechnicznych. Zasadniczym celem działalności LOK w szkołach powinno być:

PO PIERWSZE — pogłębianie patriotyczno-obronnej i obywatelskiej świadomości młodzieży oraz poczucia współodpowiedzialności za losy socjalistycznego państwa. W tym zakresie głównie chodzi o kształtowanie świadomości socjalistycznej oraz postaw bezpośrednio zaangażowanych w budowę naszej ojczyzny, nie negujących 38-letniego dorobku naszego państwa, unaocznienie postępowych tradycji narodu polskiego, ruchu robotniczego i tradycji LWP. Każde ogniwo LOK, a zwłaszcza każdy członek i działacz szkolnego koła LOK powinien zdecydowanie przeciwdziałać przenikaniu do młodzieży antysocjalistycznych poglądów i opinii demaskować szkodliwosc działalności wrogich sił dla kraju i narodu. Trzeba tak działać, by młodzież dobrze zrozumiała własną znaczącą rolę w procesie stabilizacji życia społeczno-politycznego i gospodarczego państwa oraz potrzebę rzetelnego wypełniania swych obywatelskich powinności.

PO DRUGIE — przekonywanie i zachęcanie młodzieży — członków naszej organizacji — do aktywnego, bezpośredniego udziału w patriotycznym ruchu odrodzenia i porozumienia narodowego.

Trzeba uświadomić młodzieży, że Obywatelskie Komitety Odrodzenia Narodowego są płaszczyzną integracji wszystkich patriotycznych sił społecznych uznających nadrzędność interesów socjalistycznego państwa, że krzewią one ideę porozumienia narodowego, która jest szansą wyjścia z kryzysu i skupienia narodu wokół najważniejszego zadania, jakim jest wydźwignięcie kraju z gospodarczego upadku i osiągnięcie stabilizacji. Dlatego też każde szkolne koło LOK powinno dążyć do tego, by w pracach OKON brali udział jego doświadczeni i aktywni członkowie. Chodzi o to, aby młodzież aktywnie uczestniczyła w rozwiązywaniu zasadniczych spraw społecznych, politycznych i gospodarczych, wspólnych dla starszego i młodego pokolenia. Wynika stąd, że partnerstwo oznacza przede wszystkim obustronną lojalność, gotowość wysłuchania i zrozumienia argumentów, aby osiągnąć wspólny wszystkim cel — państwo socjalistyczne.

Uzyskanie takich wyników pracy z młodzieżą nie jest łatwe, szczególnie, gdy występują znaczne trudności w zabezpieczeniu kołom i klubom LOK dostatecznej ilości materiałów i sprzętu. W tych konkretnych warunkach pomysłowość i zaradność poszukiwanie nowych rozwiązań odpowiadających zainteresowaniom, potrzebom i aspiracjom młodzieży, okazywanie systematycznej pomocy ze strony instancji nadrzędnych szkolnym kołom i klubom LOK, a także ściśle skoordynowane i przemyślane działanie wszystkich organizacji społecznych i sportowych istniejących w szkołach — to czynniki, decydujące o skuteczności i intensywności pracy.

Praktyka 1982 r. wyraźnie pokazała, że w tych szkołach, w których występuje duże zaangażowanie polityczne i społeczne młodzieży, zrozumienie aktualnej sytuacji społeczno-politycznej, zwłaszcza ekonomicznej, poczucie obowiązku i odpowiedzialności, łatwiej przełamuje się liczne trudności i bariery. Wynika stąd, że najprostszą i najskuteczniejszą drogą prowadzącą do wypracowania na dziś i na jutro wspólnych, atrakcyjnych programów zaspokajających potrzeby polityczne, społeczne, rekreacyjno-wypoczynkowe i inne młodzieży, jest rzetelna praca i nauka, systematyczna i dobrze zorganizowana działalność. Tylko taka praca może pobudzić młodzież do aktywnego działania, umocnienia w niej poczucia odpowiedzialności za to wszystko, co służy stabilizacji życia społeczno-politycznego i ekonomicznego kraju oraz umacnianiu socjalistycznego państwa.

Kształtując świadomość polityczną, historyczną i narodową młodzieży, na czoło należałoby wysunąć wyjaśnienie jej obecnej i perspektywicznej polityki Partii i Rządu, zapoznanie jej z postępowymi tradycjami narodu polskiego, rewolucyjnego ruchu robotniczego, z wkładem naszego narodu w zwycięstwo nad faszyzmem niemieckim, z tradycjami i dniem dzisiejszym LWP. Działalność ta powinna mieć decydujące znaczenie dla przywracania u młodego pokolenia zaufania do programu PZPR, Rządu i WRON. W tej pracy, w szerszym niż do tej pory zakresie należałoby, nie tylko z okazji rocznic państwowych czy wojskowych organizować spotkania młodzieży z kombatantami i zasłużonymi dla Polski ludźmi, z żołnierzami LWP, działaczami państwowymi, partyjnymi, młodzieżowymi oraz wieloletnimi aktywistami LOK. Częściej należałoby też organizować konkursy z zakresu wiedzy politycznej, historycznej, społecznej, wojskowej i LOK, wycieczki do muzeów wojskowych i sal tradycji jednostek wojskowych. Zasługującą na uwagę i upowszechnienie formą pracy jest również organizowanie przez samą młodzież wycieczek pieszych i rowerowych szlakiem walk 1 i 2 armii WP oraz walk partyzanckich i do miejsc pamięci narodowej, połączonych z rekreacją i wypoczynkiem, z troską o mogiły poległych żołnierzy polskich i radzieckich. Inną, nie mniej ważną, uznawaną przez młodzież dziedziną działalności pobudzającą ją do myślenia i zadumy nad przeszłością naszego narodu, jest utrzymywanie systematycznych kontaktów z ludźmi czynu i walki, zasługującymi na szacunek i uznanie społeczne. Są to wzorce osobowe, w oparciu o które przebiegać winno samowychowanie młodzieży. Zasługuje na popularyzowanie również gromadzenie przez młodzież wywiadów z byłymi żołnierzami, urządzanie sal i kącików tradycji patronów szkół.

Potrzebne jest także organizowanie w szkołach kół i sekcji zainteresowań np. historią, ekonomią, polityką, problematyką wojskową, geografią itp. Za celowe i społecznie uzasadnione, szczególnie w dobie obecnej, należy uznać też mobilizowanie młodzieży do udziału w pracach polowych, np. wykopkach itp., a także do zbierania makulatury, surowców wtórnych i innych.

Powodzenie tej wielowątkowej, społeczno-politycznej i wychowawczej działalności zależy od pomysłowości i zaangażowania aktywu społecznego wszystkich organizacji, od wytworzenia odpowiedniego klimatu sprzyjającego prowadzeniu i rozwijaniu pracy społecznej. Im większe osobiste zaangażowanie młodzieży, tym wyższe efekty. Działalność taka nie wymaga nakładów finansowych, w związku z tym powinna być wspierana doświadczeniem i konkretną pomocą działaczy społecznych, a szczególnie wychowawców i opiekunów szkolnych kół i klubów LOK. Wychowując młodzież przez konkretną, praktyczną pracę, kształtując jej zainteresowania politechniczne, rozwijając tężyznę fizyczną i sprawności należy organizować liczne zawody i imprezy techniczno-obronne, zwłaszcza w tych dyscyplinach, które mają szczególne znaczenie dla obronności kraju i gospodarki narodowej oraz dla rozwoju osobowości młodego człowieka. Nasza organizacja nie jest w stanie zapewnić szkolnym kołom i klubom specjalistycznym LOK dostatecznej ilości sprzętu, materiałów i środków niezbędnych do szerokiego prowadzenia sportów techniczno-obronnych i wychowania politechnicznego. Wieloletnie doświadczenia wskazują jednak, że organizowanie imprez, zawodów i igrzysk sportowo-obronnych oraz rozwijanie działalności politechnicznej prowadzonej w klubach specjalistycznych, na terenie szkół, pomimo wspomnianych już trudności jest możliwe i realne. Pod warunkiem wspólnego działania wszystkich organizacji społecznych, w tym młodzieżowych i sportowych oraz przy ścisłym współdziałaniu szkolnych kół LOK z jednostkami LWP, które nie jeden już raz udzielały im pomocy. Rola takiej działalności będzie spełniona, jeśli będzie mieć należne jej miejsce w programach zajęć szkolnych, uzyska pełne poparcie dyrekcji szkół i władz oświatowych, wspierana będzie osobistą pracą młodzieży, wyrażającą się w rozbudowie bazy sportowej i politechnicznej.

Tylko takie działanie może sprawić, że oddziaływanie polityczne, wychowawcze i obywatelskie LOK w szkołach będzie skuteczne a jego efekty wymierne i dostrzegalne.

płk TADEUSZ GLAJZNER

BYŁEM NA CENTRALNYM KURSIE INSTRUKTORÓW MODELARSTWA LOK W FIRLEJU



Hieronim Drahajm z Leszna Wlkp. przy budowie kadłuba z laminatu. Obok wykładowca mgr Waldemar Wargulak.



Wiesław Łakomy z Zamościa wraz z synem Andrzejem budują z drewna kadłub holownika „Ares".

Kadra wykładowców: inż. J. Wojciechowski, inż. J. Łukaszuk, mgr W. Wargulak, A. Gierczak i kierownik kursu M. Łoza w otoczeniu kursantów — St. Mazurka, Z. Turowskiego z Lublina, K. Hermyta z Łowicza, J. Popławskiego z Suwałk, J. Wyki i Andrzeja Nowaka z woj. rzeszowskiego, A. Reisinga z Wyszkowa, W. G. i A. Łakomych z Zamościa, T. Kowalczyka z Mińska Maz., R. Witowskiego z Zawad k. Węgrowa, E . Burakiewicza z Międzyrzeca, L. Składowskiego z Łochowa, Z. Grajpera z Lęborka, A. Glazora z Niepołomic, T. Wawrzyniaka i K. Strzelczyka z Częstochowy, B. Skiby, B. Bednarka, S. Józiaka, T. Kunkela i J. Bartosińskiego ze Zduńskiej Woli, H. Drahajma z Leszna Wlkp., M. Jareckiego z Lublina, A. Lisiaka i A. Gawickiego z Białegostoku, H. Sienkiewicza z Węgorzewa, L. Skibińskiego i P. Konopko z Łomży.

Fot. S. SMOLIS

W dniach 1—14 lipca br. byłem w Wojewódzkim Ośrodku Sportów Wodnych LOK w Firleju, dokąd przybyli modelarze z różnych stron Polski na centralny kurs instruktorów. Na kurs zapisało się 34 modelarzy, których można podzielić na dwie grupy. Pierwsza to instruktorzy modelarstwa (starsi) pragnący podnieść swoje kwalifikacje i zdobyć wyższy stopień instruktorski. Byli to: **Zdzisław Grajper** — nauczyciel z Lęborka, **Wiesław Łakomy** z Zamościa, **Andrzej Lisiak** z Białegostoku, **Bogdan Skiba** ze Zduńskiej Woli, **Hieronim Drahajm** z Leszna Wlkp. i inni. Drugą grupę stanowiła młodzież, która polubiła modelarstwo i pragnie aktywnie pracować w modelarniach LOK. W grupie tej znaleźli się m.in. 19-letni **Jan Wyka** z Trzebowniska w woj. rzeszowskim, jego kolega i rówieśnik **Andrzej Nowak** z Nowej Wsi w Rzeszowskiem, **Ryszard Witowski** ze wsi Zawady k. Węgrowa, **Jerzy Skibiński** z Lubartowa, **Krzysztof Hermyt** z Łowicza i wielu innych. Najmłodszym zaś uczestnikiem szkolenia był trzynastoletni **Oskar Reising** z Wyszkowa. Dobrze się stało, że było tak dużo młodzieży. Jak się okazało zdyscyplinowanej, o dużym zakresie wiedzy teoretycznej z zakresu modelarstwa i zagadnień morskich, a zarazem mającej w swoich planach ożywienie działalności szkoleniowej z dziedziny modelarstwa w swoich regionach.

Dobrana kadra wykładowców: **inż. Janusz Wojciechowski** z Warszawy, **inż. Józef Łukaszuk, mgr Waldemar Wargulak, Andrzej Gierczak** (wszyscy z Lublina) oraz kierownik kursu **Marian Łoza**, przekazała uczestnikom szkolenia wiele ciekawych wiadomości potrzebnych w ich pracy z modelarzami.

Każdy z uczestników kursu oprócz zdobywania wiedzy teoretycznej musiał wykonać „majstersztyk" w postaci kadłuba modelu pływającego lub samochodu. Do prac tych nikogo nie trzeba było zachęcać. Uczestnicy kursu pracowali do późnych godzin nocnych, aby wykończyć zaczęty kadłub. Według programu kierownika Łozy kadłuby wykonywane były z laminatu. Należą mu się słowa uznania za to, że przy istniejących trudnościach potrafił zabezpieczyć odpowiednią ilość włókna szklanego i żywicy. Niektórzy modelarze nie znali sposobu wykonywania kadłubów z laminatów, mogli więc praktycznie zapoznać się z tą nowoczesną metodą. Chwalono to.

Na kursie wykorzystano każdą wolną chwilę, aby uatrakcyjnić zajęcia. Pływano więc na łodzi wiosłowo-żaglowej DZ (pod żaglami i wiosłami). Wykładowcy przy okazji zapoznali modelarzy z terminologią żeglarską i morską. Modelarze w wolnych chwilach naprawiali też sprzęt pływający WOSW LOK w Firleju, ustawili olbrzymi maszt na placu apelowym, a na zakończenie uprzątnęli pomieszczenia, w których odbywały się wykłady i zajęcia praktyczne oraz przyległy teren. Wszystko to odbywało się w serdecznej, koleżeńskiej atmosferze.

Już przez 9 lat w Firleju szkolą się instruktorzy modelarstwa. Niektórzy z nich dają później znać o sobie (np. bracia **Macioszkowie** ze Śląska, **Cezary Ciesielski** z Nowej Soli, **Józef Bańbor** z Knurowa, **Szałapak, Bajorek** i inni), stając się autorami „Modelarza" lub zdobywając tytuły mistrzowskie i przodujących instruktorów. Świadczy to o poziomie szkolenia prowadzonego w Firleju.

Na zakończenie kursu odbył się egzamin testowy dla wszystkich uczestników. Prymusem został **Tomasz Kunkiel** ze Zduńskiej Woli. Wyniki bardzo dobre otrzymali też: **Jan Wyka** z Trzebowniska i **Mirosław Jarlecki** z Lublina.

Wszystkim nowo wyszkolonym instruktorom w Firleju życzymy powodzenia w pracy z modelarską młodzieżą LOK.

S. SMOLIS

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

Zarząd Wojewódzki LOK w Suwałkach zorganizował i przeprowadził 16.05.82 r. już VII wojewódzkie zawody modeli swobodnie latających i rakiet. Impreza odbyła się na miejscowym lotnisku sportowym. Współorganizatorem zawodów była Spółdzielnia Mieszkaniowa z Suwałk, jako że wielu uczestników wywodziło się z modelarni spółdzielczości mieszkaniowej. Kierował imprezą Bogusław Bartoszewicz, a sędzią głównym był Tadeusz Mickiewicz. Startowało 37 zawodników z MDK Suwałki, SM Ełk i Suwałki, MDK Augustów i Zbiorczej Szkoły Gminnej w Prostkach.

Zwycięzcami w poszczególnych klasach zostali:

F1—A1/2	Tomasz Rutkiewicz	MDK Suwałki	247	pkt.
F1—A1	Jarosław Popławski	SM Suwałki	303	,,
F1—A	Albert Borkowski	MDK Suwałki	110	,,
F1—B1	Dariusz Koźmik	MDK Suwałki	315	,,
F1—B	Stanisław Skibicki	MDK Suwałki	326	,,
F1—C	Krzysztof Stolecki	SM Ełk	260	,,
S3—B	Marcin Nowakowski	MDK Suwałki	105	,,
S4—B	Marek Popławski	SM Suwałki	15	,,
S7	Albert Borkowski	MDK Suwałki	158	,,

Zespołowo zwyciężyła drużyna MDK Suwałki przed drużyną SM Suwałki i SM Ełk.

*

Staraniem ZW LOK w Rzeszowie oraz Wojewódzkiej Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, Kuratorium Oświaty i Wychowania, Aeroklubu Rzeszowskiego oraz TKKF i Wyd. KFiS w Rzeszowie zorganizowano i przeprowadzono wojewódzkie zawody modelarskie w różnych dyscyplinach. Mianowicie:

— 25.04.82 r. na lotnisku Jesionka zawody modeli swobodnie latających i rakiet;
— 1.05.82 r. na parkingu przy zalewie rzeszowskim modeli latających na uwięzi;
— 2.05.82 r. na tym samym parkingu modeli kołowych zdalnie kierowanych oraz modeli pływających na pobliskim zalewie.

W zawodach modeli swobodnie latających i rakiet startowało 57 zawodników, w zawodach modeli latających na uwięzi — 10, a na zawodach modeli pływających jachtów żaglowych — 9 i na zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych — 4.

We wszystkich imprezach pierwsze miejsce zespołowe zdobyli modelarze z MDK w Rzeszowie. Imprezy przebiegały na ogół w trudnych warunkach atmosferycznych, przy opadach deszczu i silnym wietrze, co wpłynęło ujemnie na poziom wyników.

Wszystkie imprezy przygotowywał kierownik WOM LOK w Rzeszowie Tomasz Kaczor, któremu dzielnie sekundowali Tadeusz Odor i Bogda Olsznacka. Natomiast sędzią głównym zawodów modeli latających i rakiet był Andrzej Trzeciak, a modeli pływających i kołowych Zdzisław Hirsch.

*

W podobnie trudnych warunkach i w dużym pośpiechu, ze względu na dużą liczbę startujących i ograniczony czas trwania imprezy, odbyły się strefowe zawody modeli pływających klas F1, F3 i FSR w dniach 28—30 maja 1982 r. w Sławie w woj. zielonogórskim dla strefy ZACHÓD.

W zawodach uczestniczyło 96 modelarzy. Gdy do tego dodamy członków komisji sędziowskiej, organizatorów i obsługi technicznej, da to obraz wielkiego zakresu tej imprezy. Stąd też słuszny wniosek, aby w przyszłości wrócić do 3-dniowej, wersji tego rodzaju zawodów, aby nie zachodziła konieczność, tak jak w tym przypadku, rozgrywania zawodów od 6.00 rano do 22.00.

Z uwagi na mnogość klas i grup wiekowych uczestników zawodów nie podajemy wyników sportowych. Informujemy jedynie, że kierownikiem imprezy był Roman Tomaszewski z Zielonej Góry, a sędzią głównym Andrzej Kościelniak z Poznania, który w istniejących warunkach zrobili wszystko, co możliwe, by zawody przeprowadzić w miarę sprawnie, szybko i dokładnie.

Należą im się za to, jak również pozostałym członkom komisji organizacyjno-technicznej i sędziom słowa uznania i duże brawa.

Przy dobrej pogodzie, dobrym przygotowaniu technicznym i w przyjemnej atmosferze zostały rozegrane strefowe zawody modeli kołowych zdalnie kierowanych strefy ZACHÓD w Oleśnicy w dniach 4—6.06.82 r. Duża w tym zasługa ppłk. Antoniego Balickiego i kierownika WOM LOK we Wrocławiu Mariana Radeckiego oraz sędziego głównego tej imprezy Włodzimierza Górajka z Łodzi.

Zawody były silnie obsadzone, gdyż startowali zawodnicy aż z 15 województw, w tym również spoza strefy ZACHÓD, mianowicie z Warszawy, Torunia, Nowego Sącza, Rzeszowa, Krakowa i Gdańska. Miłą dla wszystkich modelarzy była wstawka z tej imprezy w dzienniku telewizyjnym w dniu 6 czerwca br., a więc na bieżąco, w dniu zakończenia zawodów. Oby takich udanych zawodów i informacji o naszej działalności było jak najwięcej.

*

We wspomnianych zawodach strefowych klas RC-E i RC-V zdobywcami pierwszych miejsc w poszczególnych klasach zostali:

RC-EB Standard Młodzicy	Dariusz Reszke	ŁKM LOK Łódź	150,10 pkt.
RC-EB Standard Juniorzy	Jacek Piosik	PM Szczecin	153,60 pkt.
RC-EB Juniorzy	Janusz Lewandowski	PM Szczecin	157,50 pkt.
RC-EB Seniorzy	Krzysztof Bednarski	MDK Łódź-Bałuty	160,50 pkt.
RC-EA/O razem	Edward Burdajewicz	Gorzów Wlkp.	225,20 pkt.
RC-EA/C	Dariusz Stasiak	SM Pojezierska Łódź	288,20 pkt.
RC-EA/G ,,	Krzysztof Bednarski	MDK Łódź-Bałuty	98,00 pkt.
RC-VI	Marek Zieliński	PM Szczecin	60 okr.
RC-V2	Jan Matuszak	SM Gdańsk	60 okr.

Zespołowo zwyciężył zespół Łodzi przed Szczecinem i Wrocławiem. Z klas RC-EB najliczniej obsadzona była klasa RC-EB juniorów, w której startowało 15 zawodników z 16 modelami i w której wszyscy zaliczyli swoje biegi. W klasie RC-V1 startowało 22 zawodników, z czego biegi zaliczyło 21, a w klasie RC-V2 startowało 21, a biegi zaliczyło 19.

*

W dniu 15 maja 1982 r. odbyły się w Malborku Wojewódzkie Zawody Modeli Żaglowych, w których startowało 6 zespołów. Impreza odbyła się staraniem ZW LOK w Elblągu oraz MDK w Malborku. Kierownikiem zawodów był Jan Maciejewski, a sędzią głównym Kazimierz Kowalcze. W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zajęła ekipa z modelarni WSS w Braniewie, przed FGM w Elblągu i MDK w Malborku.

Komunikat z imprezy sporządzono z zachowaniem wszystkich wymagań przewidzianych odpowiednią instrukcją, co świadczy o dobrym podejściu organizatorów, który i pod tym względem zapięli przygotowania i realizację zawodów na przysłowiowy ostatni guzik. Dziękujemy.

*

Zgodnie z uchwałą ostatniego zebrania Centralnej Komisji Modelarstwa LOK postanowiono uczcić pracę i dorobek najstarszych aktywistów i sędziów modelarstwa. W dniu 11 czerwca 1982 r. odbyła się miła uroczystość wręczenia przez przedstawicieli Zarządu Głównego LOK i ZW LOK w Siedlcach jednemu z nestorów naszego modelarstwa STANISŁAWOWI MACIEJEWSKIEMU z Siedlec specjalnego pisma od Prezydium ZG LOK, dyplomu uznania i podziękowania oraz skromnego upominku z okazji 35-lecia pracy modelarskiej.

ciąg dalszy na str. 8

SAMOLOT „CONCORDE"

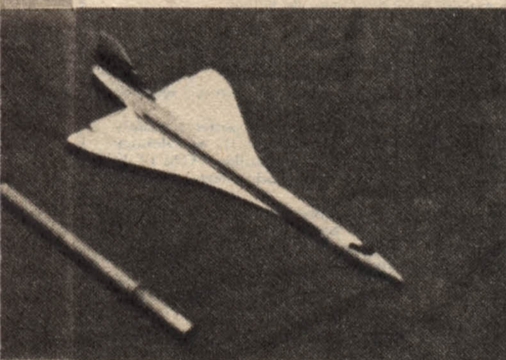
jako półmakieta rakietoplanu

Opisany plan półmakiety latającej „Concorde" z napędem rakietowym zaprojektował znany modelarz Georg Gassaway i opublikował w czasopiśmie „Model Rocketeer". Jest to ciekawa konstrukcja o nowoczesnych rozwiązaniach technicznych, które pozwalają na całkowitą adaptację samolotów w rakietnictwie. Omawiana konstrukcja przedstawia francusko-angielski samolot pasażerski typu „Concorde" przystosowany do lotów z napędem rakietowym. Model z wyglądu przypomina omawiany samolot. Do napędu stosuje się jeden silnik rakietowy o impulsie 5 Ns lub 10 Ns. W obu silnikach czas opóźnienia wynosi 3 s.

KONSTRUKCJA MODELU

Kadłub stanowi papierowa rurka o średnicy zewnętrznej 25 mm. Przekrój ścianki wynosi 0,5 mm. Długość rury kadłubowej wynosi 406,6 mm. W przodzie kadłuba umieszczona została głowica (makieta pilotów) wykonana z balsy. Głowica połączona jest z rurką kadłuba na wtyk. Zakończenie kadłuba zostało odpowiednio wycięte, tak jak pokazano na rysunku. Ważnym elementem jest zasobnik napędu silnikowego (szczegóły zostaną podane w dalszym opisie).

Skrzydło składa się z dwóch połówek. Przy wykonaniu należy zwrócić uwagę na to, aby posiadały one jednakową masę. Skrzydło wykonujemy z 3 desek balsy grubości 0,8 mm (średniej twardości). Należy zwrócić uwagę na zachowanie kierunku słoi w deskach, tak jak to pokazano na rysunku.



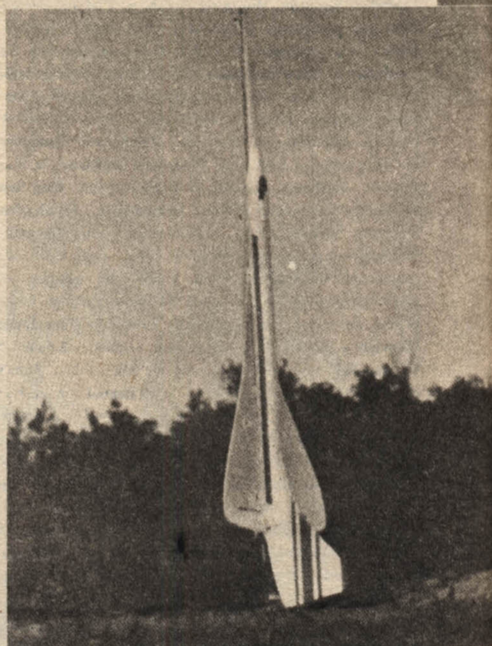
Ster kierunku jest wykonany podobnie jak skrzydło, z tym, że jest sklejony tylko z dwóch deseczek grubości 0,8 mm.

Obie połowy skrzydła są połączone na stałe łącznikiem wykonanym ze sklejki 0,4—0,6 mm lub odpowiednio mocnego kartonu. Wymiar łącznika skrzydeł wynosi 25,4 × 304,8 mm. Należy pamiętać, że skrzydło na obu końcówkach musi mieć wznios po 19 mm. Skrzydło i statecznik należy oszlifować i oprofilować papierem ściernym, zaokrąglając krawędzie natarcia i powodując, że krawędź spływu będzie trochę bardziej cienka. Lotki w skrzydle wycinamy po całkowitym wykonaniu skrzydła i przyklejamy na zawiasach wykonanych z taśmy samoprzylepnej. Od spodu lotek są przyklejone dwie listewki sosnowe o grubości 0,8 × 3 mm i długości 23 mm. Spełniają one rolę blokady lotek w położeniu zerowym, ustalonym przez wsunięcie zasobnika z silnikiem do modelu.

Zasobnik silnika stanowi rurka papierowa. Jej długość ma 374,6 mm i średnicę wewnętrzną 18 mm. Grubość ścianki wynosi 0,5 mm. W przodzie tego zasobnika są wycięte dwa otwory do usuwania spalin z ładunku miotającego wyrzucającego zasobnik z modelu. Rurka ta wewnątrz w odległości 25 mm od krawędzi jest zaklejona krążkiem z tekturki. Spełnia ona rolę komory doważeniowej. Po wyważeniu modelu komora jest zaklejona, aby ciężarek z niej nie wypadł.

Na rurkę zasobnika naklejone są dwa pierścienie uszczelniające o średnicy zewnętrznej 24 mm. Szerokość pierścieni wynosi około 6—7 mm. Odległości naklejania objaśnia rysunek. W końcowej części zasobnika, tuż za pierścieniem jest przyklejona listewka sosnowa 1,6 × 6,4 × 38,1 mm. Spełnia ona rolę blokady lotek po wsunięciu zasobnika w kadłub. Zasobnik po wyrzuceniu z modelu wraz z silnikiem powraca na ziemię. Powrót zasobnika następuje przy spadochronie (Ø 250 mm) lub z taśmą. Spadochron przymocowany jest do zasobnika i owinięty między pierścieniami uszczelniającymi. Tak przygotowany zasobnik zostaje wsunięty do kadłuba (łącznie z silnikiem). Przyklejona listewka przytrzymuje od góry dźwigienki lotek.

Lotki są połączone cienką nicią gumową i opasającą od góry kadłub modelu. W momencie oderwania się zasobnika od modelu lotki za pomocą gumki zostają wychylone do góry i model rozpoczyna lot swobodny. Start modelu następuje z wyrzutni jednoprętowej. Przekrój drutu pręta wynosi 3 mm. Pod spodem skrzydła przyklejone są dwie (rurki oczka) dla prowadnicy.



Po sklejeniu na stałe skrzydeł i steru kierunku z kadłubem lakierujemy cały model na kolor biały. Wycinamy makietę kabiny pilotów z materiału czarnego i przyklejamy w części głowicy. Na kadłubie malujemy pasek koloru czerwonego. Szerokość paska wynosi 6,4 mm a odległość — 304,8 mm. Upiększające paski w kolorze niebieskim znajdują się na stateczniku. Przed startem modelu należy:

— tak wyważyć model aby środek masy znajdował się w miejscu oznaczonym na rysunku, na doważenie przeznaczona jest komora w zasobniku;

— loty próbne z ręki należy wykonywać po uprzednim wyjęciu zasobnika z modelu; lotki muszą być wychylone do góry;

— po uzyskaniu poprawnych lotów ślizgowych można wykonać start z wyrzutni;

— przed startem należy spadochron przesypać talkiem i owinąć nim zasobnik, włożyć silnik rakietowy do zasobnika i całość włożyć w model;

— zwrócić uwagę, aby listewka sosnowa prawidłowo przytrzymywała lotki w pozycji neutralnej.

Tak przygotowany model będzie miał dobre osiągi.

E. KUROWSKI

MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH — 1982

WYNIKI ZAWODÓW

KLASA F2A

		km/h		
1. Tomasz Chojnacki	Polska	263,73	266,86	**272,72**
2. Andrzej Rachwał	„	258,99	**270,67**	0
3. Tadeusz Rusek	„	**270,27**	0	0
4. József Mult	Węgry A	259,74	**267,06**	0
5. Sandor Szegedi	„	**265,68**	0	262,77
6. József Molnar	„	**264,70**	0	260,30
7. Milos Obrowsky	Czechosłowacja	261,05	**261,62**	250,00
8. Jurij Pisarczuk	ZSRR	236,53	254,59	**261,62**
9. Wladimir Maslionkin	„	237,78	226,41	**257,14**
10. Sandor Kalmar	Węgry B	248,61	**256,22**	248,61

Startowało 17 zawodników — 6 reprezentacji

Zespołowo:

1. POLSKA — 813,66 km/h, 2. WĘGRY A — 797,44 km/h, 3. ZSRR — 771,21 km/h.

KLASA F2B

						suma
1. Anatolij Kolesnikow	ZSRR	**2955**	2918	**2942**	2914	5897
2 Wladimir Jeskin	„	**2998**	2930	**2874**	2871	5872
3. Piotr Zawada	Polska	**2889**	2822	**2860**	2835	5749
4. Aleksander Listopad	ZSRR	2740	**2931**	2667	**2792**	5732
5. Paweł Dziuba	Polska	2720	**2758**	**2897**	2791	5655
6. Tamas Tokaji	Węgry A	2611	**2827**	**2770**	2769	5597
7. Attila Morotz	„	**2814**	2743	2719	**2778**	5592
8. Jan Skrabelek	Czechosłowacja	2787	**2816**	**2774**	2771	5590
9. Janko Kaler	Bułgaria	**2777**	2693	2707	**2772**	5549
10. Jerzy Ostrowski	Polska	**2789**	2744	**2759**	2754	5548

Startowało 24 zawodników — 8 reprezentacji

Zespołowo:

1. ZSRR 17.548 pkt., 2. POLSKA 16.985 pkt., 3. WĘGRY A 16.641 pkt.

KLASA F2C

1. Szapowałow — Onufrienko	ZSRR	3'42"	3'31"	3'33"	Ø	7'21"
2. Kramarenko — Kuzniecov	ZSRR	3'41"	Ø	3'42"	Ø	7'46"
3. Lerf — Zajak	Węgry A	4'09"	3'51"	3'57"	3'40"	Ø
4. Balogh — Dorant	Węgry A	3'33"	Ø	3'43"	3'47"	
5. Burcew — Korotkij	ZSRR	3'46"	3'53"	3'47"	3'48"	
13. Ziemniak — Gałkowski	Polska	Ø	4'15"			
14. Brożek — Jastrzębski	Polska	0	4'17"			
17. Jóźwiak — Sobczak	Polska	4'39"	4'34"			

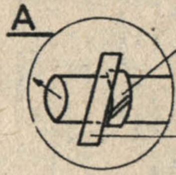
Startowało 18 zespołów — 6 reprezentacji

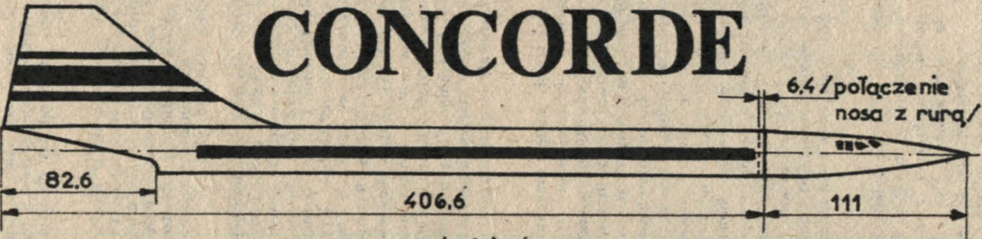
Zespołowo:

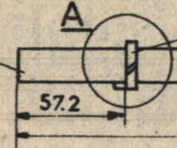
1. ZSRR 11'03", 2. WĘGRY A 11'11", 3. BUŁGARIA 11'53", 5. POLSKA 13'06".

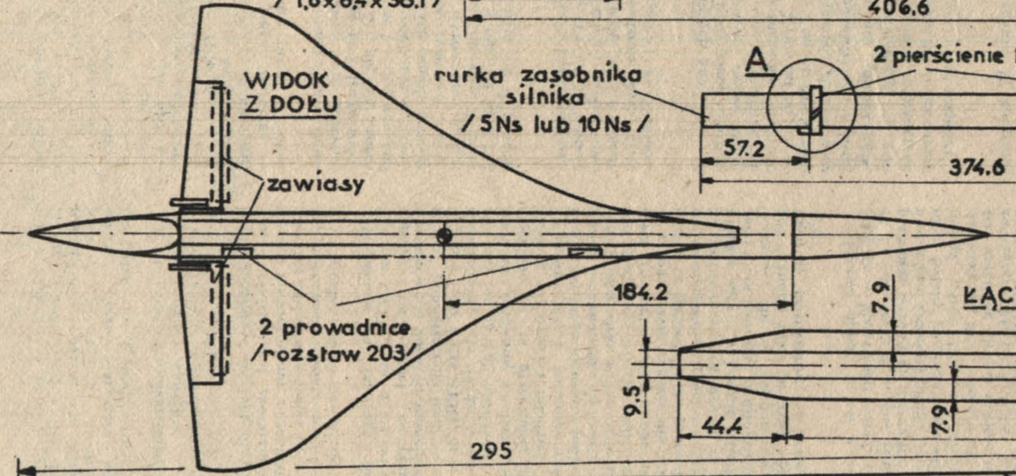
O mistrzostwach piszemy na str 13.

CONCORDE











PÓŁMAKIETA RAKIETOPLANU SAMOLOTU PASAŻERSKIEGO

Konst. Georg GASSAWAY „MODEL ROCKETEER" 7/80

XVII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY

MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ

Już po raz siedemnasty (jak ten czas leci!) odbyły się Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. 123 zawodników z 31 województw reprezentujących modelarnie spółdzielni mieszkaniowych spotkało się tym razem w gościnnym Centrum Szybowcowym Aeroklubu PRL w Lesznie. Gospodarzem zawodów była Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa w Lesznie i Aeroklub Leszczyński, a zdobytego w ubiegłym roku tytułu najlepszego zespołu broniła drużyna Międzyzakładowej Gliwickiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Gliwicach. W przypadku tegorocznego zwycięstwa (trzeciego z kolei) drużyna zdobyłaby na własność piękną statuetkę — puchar przechodni ufundowany przez CZSBM.

MGSM Gliwice — reprezentująca woj. katowickie — miała prawo wystawić dwie drużyny: tę, która broniła tytułu (Gliwice I) i drugą wyłonioną drogą eliminacji (Gliwice II), ale obaj instruktorzy Stanisław Kubit i Stanisław Kopacz, zapaleni modelarze od lat prowadzący modelarnie w Gliwicach, nie byli zbyt pewni siebie. Ich zespoły mówiąc językiem sportowym — nie mają gwiazd, a dotychczasowe sukcesy zawdzięczają wyrównanemu, dobremu poziomowi wszystkich zawodników. A przecież i w innych województwach również są dobre modelarnie, które od lat dobijają się o pozycje medalowe.

Zawody odbywają się w pięciu konkurencjach: modele z napędem silnikowym (F1C 1,5), modele z napędem gumowym (F1G), modele szybowcowe (A 1/2), modele szybowcowe (F1A-„H") i modele rakiet (S3A). Najliczniej obsadzona była klasa F1G — 34 zawodników, najmniej zwolenników miała klasa S3A, bo tylko 10.

Uroczyste otwarcie dwudniowych zawodów odbyło się dnia 19.06.82 przed budynkiem Centrum Szybowcowego. Uczestników powitał prezes WSM w Lesznie Stanisław Strauchman zapoznając ich z historią Centrum i ziemią leszczyńską. Następnie przedstawiciel ZG APRL ppłk Zygmunt Kępka — w towarzystwie z-cy dyrektora Zespołu Społeczno--Wychowawczego CZSBM Ryszarda Kunce, z-cy dyrektora WKKiT Urzędu Wojewódzkiego w Lesznie Edmunda Ruta i komendanta lotniska ppłk. Eugeniusza Hilczera — dokonał oficjalnego otwarcia zawodów. Wciągnięto flagę na maszt, a następnie przy dźwiękach Marsza Szybowników zawodnicy przemaszerowali na płytę lotniska, gdzie rozpoczęły się loty.

Dwa dni trwały zacięte zmagania. W końcowej klasyfikacji w pierwszej piątce różnice punktowe są niewielkie. Wprawdzie pierwszego dnia po południu deszcz przerwał na chwilę zawody, a drugiego dnia był wiatr, to jednak nie przeszkadzało zapalonym modelarzom. Instruktorzy wraz z zawodnikami gorączkowo liczyli punkty, atmosfera współzawodnictwa udzielała się nawet gospodarzom obiektu i gościom. Czy i tym razem zwyciężą Gliwice? Gdy Komisja Sędziowska kończyła obliczanie punktacji zespołowej — już wszystko było jasne. Tak, Gliwice. Piękna statuetka została własnością zespołu Gliwice I, ale tuż za nim — to raczej niespodzianka — znalazła się SM Siedlce a na trzecim miejscu SM Andrychów reprezentująca woj. Bielsko-Biała.

Pozostał jeszcze najprzyjemniejszy moment: wręczenie pucharów, dyplomów i nagród. Na tym samym placu, na którym rozpoczęto zawody, odbyło się zakończenie imprezy. Bolesław Wojewódzki — współtwórca tych zawodów, obecny na nich po raz siedemnasty, odczytał komunikat Komisji Sędziowskiej a przedstawiciele organizatorów wręczali puchary — ufundowane przez WSM Leszno oraz dyplomy i nagrody. Warto podać, że za pierwsze miejsce zawodnik otrzymał aparat fotograficzny „Smiena", za drugie — wazon ludowy, za trzecie — portmonetkę. Nie zabrakło również tradycyjnych wyróżnień; za najlepszą postawę sportową dyplom uznania wraz z pamiątkową paterą otrzymał zespół SM Śródmieście reprezentujący Szczecin. A najmłodszy zawodnik, dziesięcioletni Damian Sul z SM Leżajsk — dyplom pamiątkowy i paterę z herbem Leszna. Wszyscy wyróżnieni otrzymali ponadto dodatkową nagrodę — książkę naszego redakcyjnego kolegi Stefana Smolisa „1000 słów o modelarstwie".

Z obowiązku kronikarskiego należy odnotować, że kierownikiem zawodów był Lech Zgorzelski z WSM Leszno a sędzią głównym Edward Kurowski z ZG APRL.

Przemawiając na zakończenie dyr. Ryszard Kunce podziękował zawodnikom i instruktorom, wyraził podziękowanie organizatorom za sprawny przebieg zawodów, zapraszając wszystkich na kolejne, osiemnaste zawody modeli swobodnie latających spółdzielczości mieszkaniowej.

Wyrażenie jakichkolwiek słów uznania pod adresem CZSBM za umożliwienie młodzieży rozwijania umiejętności modelarskich, stworzenie warunków do rozwoju modelarstwa (pomoc materialna, pomieszczenia itp.) — byłyby truizmem. CZSBM wraz z ZG APRL uczą młodzież nie tylko modelarstwa, ale także wychowują. Byłem nie pierwszy raz na tych zawodach i nigdy nie słyszałem skarg na zachowanie młodzieży, wręcz przeciwnie — chwalono ją za grzeczność, dobre zachowanie, choć są to dzieci i młodzież lubiąca się bawić, hałasować. Obok zainteresowań modelarskich — bardzo ważnego elementu politechnicznego wychowania — zaszczepia się tym dzieciom i młodzieży (bo granica wieku zawodników to 16 lat) wychowanie sportowe, ambicję walki, ambicję przodownictwa. Z drugiej strony trzeba pamiętać, że zawody są w pierwszym rzędzie dla młodzieży, a dopiero potem są sprawdzianem pracy instruktorów. O ile dzieci zachowują się bez zarzutu, o tyle zdarzy się, że instruktorzy chcą wygrać za wszelką cenę i stąd przykry zgrzyt w Lesznie (zdarzyło się to pierwszy raz i mam nadzieję, że ostatni) w postaci zdyskwalifikowania dwóch zawodników za nieprzepisowy hol. Trudno mieć pretensje do dzieci, można ją mieć do instruktorów, bo przecież oni znają przepisy.

Niełatwo opisać radość zawodników z Gliwic. Niegdyś w klasyfikacji zespołowej stale pozostawali za Łodzią, teraz Stanisław Kubit i Stanisław Kopacz oraz wszyscy ci, którzy im pomogli — zbierają owoce swej żmudnej pracy. Poważnym niedopatrzeniem byłoby pominięcie nazwisk zawodników, i tu uwaga, wśród 123 zawodników były tylko dwie dziewczynki, które zdobyły dla drużyny 558 punktów zajmując drugie miejsce w klasie F1G. A oto zwycięzcy: MAGDALENA KUBIT, ANDRZEJ JESIOROWSKI, MIROSŁAW KINDRAT i JACEK ŻUKOWSKI.

Bolesław Wojewódzki jeden z współtwórców zawodów ma prawo do zadowolenia. Odbyły się kolejne udane zawody, rosną nowe ośrodki modelarskie liczące się w kraju (np. Siedlce), przyjemnie jest patrzeć na zaangażowanie młodzieży i mieć satysfakcję, że ma się w tym swój własny wcale niemały prywatny wkład.

Byłbym niewdzięcznym uczestnikiem zawodów, gdybym nie wspomniał o gospodarzach z Centrum Szybowcowego, ich troski o to, by dzieciom stworzyć dobre warunki, co nie było sprawą łatwą przy takiej liczbie osób (zawodnicy, instruktorzy, sędziowie), przekraczające możliwości Centrum. A jednak zrobiono to tak (choć nie bardzo wiem w jaki sposób), że wszyscy byli zadowoleni i chwalili smaczne, obfite wyżywienie. Wielu chłopców pomagało pani Basi, która po rodzinnemu opiekowała się swoimi małymi „lokatorami". Czyli już nie oficjalnie, ale tak po prostu prywatnie trzeba podziękować organizatorom — WSM Leszno i Aeroklubowi Leszczyńskiemu, a zwłaszcza całemu personelowi Centrum Szybowcowego — za dobre, serdeczne przyjęcie.

ROMAN HERNICZEK

WYNIKI

Klasyfikacja indywidualna

KLASA F1C 1,5

1. Piotr Nowakowski (Siedlce) — 536; 2. Leszek Poterek (Tarnobrzeg) — 518; 3. Radosław Chruściel (Szczecin) — 449.

KLASA F1G

1. Wojciech Wierciniak (Andrychów) — 595; 2. Magdalena Kubit (Gliwice I) — 558; Jacek Żurowski (Gliwice I) — 495.

KLASA A1/2

1. Artur Korol (Świdnik) — 444; 2. Jarosław Łyskawa (Poznań) — 406; 3. Tomasz Ordziński (Łódź) — 382.

KLASA F1A „H"

1. Andrzej Maczugowski (Wałbrzych) — 569; 2. Jarosław Fischer (Poznań) — 558; 3. Andrzej Majorczyk (Zielona Góra) — 541.

KLASA S3A

1. Jakub Henkiel (Gorzów) — 557; 2. Janusz Sikorski (Sanok) — 498; 3. Damian Sul (Leżajsk) — 478

Klasyfikacja zespołowa

1. Międzyzakładowa Gliwicka Spółdzielnia Mieszkaniowa — Gliwice I 1824 pkt.
2. Spółdzielnia Mieszkaniowa Siedlce — 1762 pkt.
3. Spółdzielnia Mieszkaniowa Andrychów — 1709 pkt.

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

ciąg dalszy ze str. 5

Pan Stanisław Maciejewski, który ma obecnie 77 lat czuje się na tyle dobrze, że do końca ubiegłego roku prowadził jeszcze zajęcia z młodzieżą. Obecnie zajmuje się nadal modelarstwem, ale już tylko w domu dla własnej przyjemności oraz malarstwem, czego liczne dowody wiszą w jego mieszkaniu.

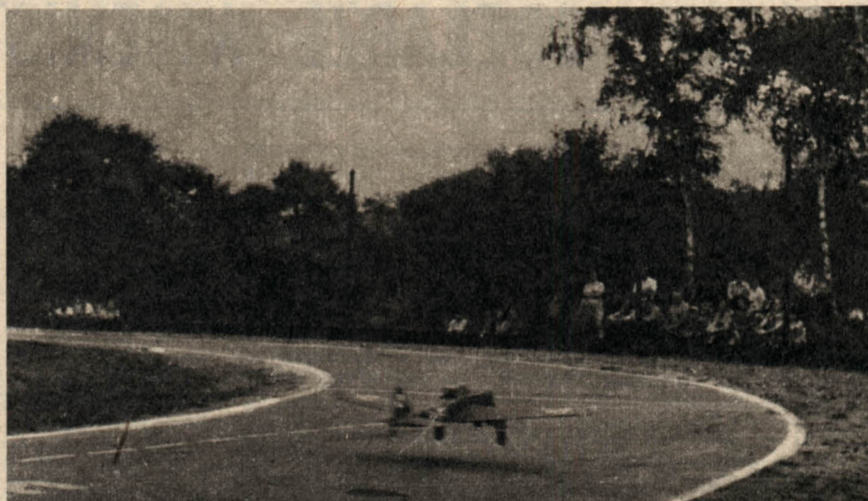
Jubilatowi życzymy dobrego zdrowia, kontynuowania swojej pasji modelarskiej oraz wielu jeszcze lat życia i szczęścia w życiu osobistym.

•

W dniu 12.06.1982 r. odbyły się w Siennicy, a właściwie na łąkach i terenach przyległych do szkoły podstawowej w Dłużewie koło Siennicy, wojewódzkie zawody modeli swobodnie latających i ra-

ciąg dalszy na str. 28

4000 OKRĄŻEŃ TORU W OLSZTYNIE



Centralne Zawody Modeli Latających na Uwięzi Ligi Obrony Kraju odbyły się w dniach 30 lipca — 1 sierpnia 1982 r. Zgodnie z kalendarzem imprez na 1982 r. zorganizował je Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa LOK w Olsztynie na miejscowym torze. Dodajmy, bo to dziś istotne, na torze w pełni sprawnym i zadbanym mimo już 6-letniego okresu użytkowania.

Zawody rozegrano w klasach modeli: F2B (akrobacja), F2D (walka powietrzna) i F4B (makiety samolotów).

Regulaminowo z każdego województwa mogły startować tylko 3 osoby. Zdarzyły się jednak przyjazdy liczniejszych drużyn oraz nie w terminie. Sprawiało to spore kłopoty organizatorom imprezy. W Olsztynie startowali przedstawiciele 17 województw wymienionych w wynikach zawodów. To niewiele, jak na imprezę centralną. Bardziej cieszy fakt, że poziom techniczny i sportowy zwycięzców zawodów podnosi się, zwłaszcza u juniorów.

Zawody były sędziowane według przepisów i regulaminów obowiązujących na wszelkich tego rodzaju imprezach sportowych w kraju i za granicą organizowanych przez Aeroklub PRL i Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI). Stąd możliwość przybliżonych porównań poziomu sportowego zawodników krajowych i zagranicznych w oparciu o wyniki punktowe. Na przykład: tegoroczny zwycięzca zawodów w Olsztynie w klasie F2B — jeśli można to tak przedstawić — jest około 2,5 raza gorszy sportowo od najlepszego zawodnika polskiego na Mistrzostwach Świata rozegranych w 1980 r. w Częstochowie, zaś zwycięzca z Olsztyna w klasie F4B — ok. 3,5 raza gorszy od tegorocznego mistrza Polski (APRL) w tejże klasie.

Najlepszym zawodnikiem imprezy olsztyńskiej okazał się junior Tomasz Tronina (WOM Rzeszów), zwycięzca w II klasach: F2B i F2D. W akrobacji był punktowo lepszy od zwycięzcy w grupie seniorów, a w walce powietrznej chyba równorzędny.

Wśród modeli akrobacyjnych były też wzorowane na modelach mistrzostw świata z drugiej połowy lat 70-tych.

Spośród 6 makiet latających na uwięzi, dwie nie zostały sklasyfikowane (myśliwiec Spitfire — IXC oraz dwusilnikowy bombowiec Tu-2). Wprawdzie wystartowały, ale nie wykonały 10 okrążeń. A szkoda ponieważ Spitfire — IXC miał duże szanse na zwycięstwo. W locie wyglądał bardzo realistycznie i ocenę za wierność odwzorowania oraz jakość wykonania też miał wysoką (453 pkt).

Publiczność dopisała, pogoda również. Oficjalnych protestów nie zgłoszono. W sumie impreza udana. Na podkreślenie zasługuje dobra, widoczna, współpraca Ligi Obrony Kraju w Olsztynie z Aeroklubem Warmińsko-Mazurskim oraz miejscową Spółdzielnią Mieszkaniową „Pojezierze". Duża była też pomoc wojska w obsłudze technicznej zawodów.

Zwycięzcy zawodów otrzymali puchary i upominki. Fundatorami było społeczeństwo i władze wojskowe. Wszyscy uczestnicy otrzymali starannie opracowane znaczki okolicznościowe.

Duże było zainteresowanie zawodami miejscowej prasy oraz telewizji.

WYNIKI ZAWODÓW

KLASA F2B

Seniorzy

1. Bogdan Radzymiński (Rzeszów) — 882 pkt.
2. Tadeusz Duszyński (Gdańsk) — 784 „
3. Mariusz Felski (Toruń) — 769 „

Juniorzy

1. Tomasz Tronina (Rzeszów) — 925 pkt.
2. Bogdan Szczepaniak (Warszawa) — 82 „
3. Andrzej Kruszczyński(Gdańsk) — 58 „

Klasa F2D

Seniorzy

1. Mieczysław Musiel (Opole)
2. Jerzy Kubaczyński (Biała Podl.)
3. Wiesław Kwasowiec (Biała Podl.)

Juniorzy

1. Tomasz Tronina (Rzeszów)
2. Jarosław Szreder (Gdańsk)
3. Jarosław Bartosiński (Sieradz)

Klasa F4B

1. Janusz Neliszew (Katowice) — makieta polskiego wielozadaniowego samolotu gospodarczego PZL-011 „Gawron" — 915 pkt. (ocena za wierność odwzorowania i jakość wykonania — 475 pkt.).
2. Marek Kozera (Kraków) — makieta amerykańskiego samolotu akrobacyjnego Spinks Akromaster — 573 pkt. (420 pkt.).
3. Henryk Szymczak (Łódź) — makieta polskiego samolotu turystycznego PZL-102 „Kos" — 444 pkt. (243 pkt.).
4. Jarosław Szreder (Gdańsk) — makieta radzieckiego samolotu akrobacyjnego Jak-18 PM — 437 pkt. (253 pkt.).

Zespołowo

1. Gdańsk (245 pkt.), 2. Rzeszów (240 pkt.), 2. Biała Podlaska (215 pkt.), 4. Warszawa, 5. Łódź, 6. Olsztyn, 7. Katowice, 8. Piotrków Trybunalski, 9. Opole, 10. Chełm, 11. Kraków, 12—13 Sieradz i Toruń, 14. Słupsk, 15. Częstochowa, 16—17 Suwałki i Gorzów Wlkp.

inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Modelarze przygotowują model do startu **Fot. J. Marczak**



Najlepszy zawodnik w kategorii juniorów zdobywca pierwszego miejsca w klasie F2B i F2D — Tomasz Tronina z Rzeszowa **Fot. S. Smolis**

POLSCY MODELARZE WICEMISTRZAMI ŚWIATA

W dniach od 20 do 26 lipca 1982 r. w miejscowości Oxelosund w Szwecji zostały rozegrane kolejne Mistrzostwa Świata Modeli Latających na Uwięzi. Udział naszych modelarzy, pomimo że Polska była organizatorem ostatnich mistrzostw świata (Częstochowa — 1980 r.) był mało realny z powodu trudności dewizowych a także dotychczasowych słabych wyników sportowych w tej kategorii modeli. Dopiero po sukcesach uzyskanych w mistrzostwach państw socjalistycznych na Węgrzech w klasie modeli prędkościowych i akrobacyjnych przy dużych zabiegach organizacyjnych Aeroklubu PRL udało się doprowadzić do udziału, bardzo skromnej ilościowo, pięcioosobowej ekipy w mistrzostwach świata.

Udział w zawodach wzięli wszyscy medaliści mistrzostw państw socjalistycznych tj. w klasie modeli prędkościowych **Andrzej Rachwał, Tadeusz Rusek, Tomasz Chojnacki,** a w klasie modeli akrobacyjnych **Piotr Zawada.** Trenerem oraz kierownikiem ekipy był Paweł Włodarczyk. Należy wspomnieć, że skład pełnej ekipy wynosił 20 osób, nie mówiąc już o niektórych ekipach, takich jak USA czy chińskiej składających się z ponad 30 osób (zawodnicy, kierownictwo, trenerzy, służba techniczna itp).

Mistrzostwa świata stały na dobrym poziomie sportowo-organizacyjnym. Ogółem startowały ekipy z 28 państw, w tym ekipy z państw socjalistycznych ZSRR, Bułgarii, CSRS, Węgier, Jugosławii. W klasie F2A startowało 48 zawodników z 17 państw, F2B 56 zawodników z 23 państw, F2C 51 zespołów z 19 państw i w klasie F2D 47 zawodników z 16 państw.

Nasza ekipa uzyskała w klasie F2A i F2B najlepsze wyniki w historii naszego modelarstwa w tej kategorii modeli. W klasie modeli prędkościowych zespół zdobył tytuł II — wicemistrzów świata, a indywidualnie T. Rusek 6 miejsce, A. Rachwał 11 miejsce, a T. Chojnacki 35. W klasie modeli akrobacyjnych P. Zawada zdobył miejsce 16. Należy podkreślić, że Andrzej Rachwał uzyskał na oficjalnym treningu najlepszy rezultat — 280 km/h i był uważany za głównego faworyta mistrzostw świata. Jednak z powodu uszkodzenia łożyska na korbowodzie silnika nie zaliczył wyniku w pierwszym locie konkursowym. Loty wykonane zapasowym modelem (z gorszym silnikiem) nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Podobnie było z Tomaszem Chojnackim, którego silnik w modelu zasadniczym uległ awarii, a drugi silnik znacznie odbiegał osiągami stąd uzyskane wyniki tego zawodnika (zwycięzca ostatnich mistrzostw państw socjalistycznych) znacznie poniżej uzyskiwanych w tym roku. Trzeci nasz zawodnik Tadeusz Rusek uzyskał wyniki w granicach swoich możliwości i zaimponował wszystkim bardzo dużą odpornością psychiczną, wolą walki oraz doskonałą techniką startów. Należy stwierdzić, że gdyby nie trudności sprzętowe z silnikami, które były ostatnio zakupione bardzo dawno bo w 1976 roku nasi zawodnicy mogli uzyskać jeszcze lepsze rezultaty. W klasie modeli akrobacyjnych Piotrowi Zawadzie zabrakło tylko 6 pkt. do wejścia do finału!!! 16 miejsce w ostatecznej klasyfikacji jest najlepsze z dotychczas uzyskanych w mistrzostwach przez Polaka, a jednocześnie dużym krokiem do przodu tego zawodnika, który awansował z 27 miejsca zajętego w mistrzostwach świata w 1980 r.

O mistrzostwach w klasie modeli F2B, prędkościowych i wyścigowych obiecał napisać do „Modelarza" Piotr Zawada i mgr Andrzej Rachwał, główny autor odniesionego sukcesu w Szwecji.

PAW

Wyniki sportowe w klasie modeli prędkościowych F2A

1.	S. Szegedi, Węgry	— 274,1	**275,4**	0,0
2.	J. Mult, Węgry	— 267,4	270,8	**272,3**
3.	J. Molnar, Węgry	— 271,0	268,6	**271,9**
4.	L. Parramon, Hiszpania	— **268,8**	256,5	267,0
5.	C. Schuette, USA	— **266,2**	261,4	0,0
6.	T. Rusek, Polska	— **266,0**	259,3	262,1
7.	He Shuncai, Chiny	— 0,0	0,0	**263,9**
8.	P. Fontana, Włochy	— 248,2	**263,3**	0,0
9.	O Velunsek, Jugosławia	— 255,6	**262,9**	0,0
10.	G. Rosenhan, RFN	— 0,0	236,5	**262,3**
11.	A. Rachwał, Polska	— 0,0	248,2	**261,2**
35.	T. Chojnacki, Polska	— **240,1**	238,7	0,0

Wyniki zespołowe: 1. Węgry — 819,6, 2. Chiny — 782,5, 3. Polska — 767,3 4. Szwajcaria — 767,5. RFN — 764, 6. Francja — 758,7, 7. Dania — 741,5, 8. Włochy — 740,5, 9. Bułgaria — 740,4, 10. USA — 737,2.
Startowało 48 zawodników z 17 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli akrobacyjnych F2B

1.	L. Mc Donald, USA	— 2896	2923	2868	2890	5813
2.	Wu Dazhong, Chiny	— 2695	2835	2787	2763	5622
3.	O. Andersson, Szwecja	— 2699	2842	2767	0	5609
4.	T. Fancher, USA	— 2750	2817	2775	2576	5592
5.	R. Baron, USA	— 2789	2747	2778	2694	5567
6.	B. Werwage, USA	— 2727	2803	2757	2721	5560
7.	Zhang Xiandong, Chiny	— 2583	2679	2812	2596	5491
8.	Niu Anlin, Chiny	— 1749	2724	2757	2631	5481
9.	M. Lavalette, Francja	— 2473	2718	2758	2561	5476
10.	G. Billon, Francja	— 2656	2702	2696	2669	5398
11.	B. R. Filho, Brazylia	— 2591	2697	2638	2680	5377
12.	P. Rampnoux, Francja	— 2536	2699	2656	2554	5355
13.	L. Compostella, Włochy	— 2706	2731	2614	2539	5345
14.	E. Mayer, Finlandia	— 2455	2691	2578	2394	5269
15.	J. Skrabalek, CSRS	— 2661	2501	2537	2355	5198
16.	P. Zawada, Polska	— 2596	2655	—	—	2655

Wyniki zespołowe: 1. USA — 16 719, 2. Chiny — 16 594, 3. Francja — 16 229, 4. Włochy — 15 451, 5. Szwecja — 15 385, 6. CSRS — 14 865, 7. Wielka Brytania — 14 688, 8. Finlandia — 14 574, 9. Izrael — 14 562, 10. Holandia — 14 473.
Startowało 56 zawodników z 23 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli wyścigowych F2C

1.	W. Szapowałow/W. Onufrienko, ZSRR	— 3.26,3	3.32,4	3.26,5	0.00,0	6.56,3
2.	F. Rossi/A. Rossi, Włochy	— 0.00,0	3.37,0	0.00,0	3.32,9	7.22,3
3.	W. Barkow/W. Surajew, ZSRR	— 3.23,9	4.01,4	3.34,7	0.00,0	0.00,0
4.	A. Metkemeyer/R. Metk, Holandia	— 3.34,4	0.00,0	3.36,2	3.40,3	
5.	H. Geschwendtner/J. Mau, Dania	— 0.00,0	3.36,3	3.47,3	3.40,5	
6.	J. E. Albritton/W. Perkins, USA	— 3.36,9	0,00.0	3.35,2	3.39,3	
7.	S. Smith/C. Brown, Wielka Brytania	— 3.36,9	0.00,0	3.48,2	0.00,0	
8.	J. Gray/S. Haycock, W. Brytania	— 3.38,8	3.54,9	3.47,	3.40,2	
9.	G. Voghera/M. Menozzi, Włochy	— 000,0	3.39,9	0.00.0	3.43,9	

Wyniki zespołowe: 1. Wielka Brytania — 11.01,7, 2. ZSRR — 11.01,8, 3. Holandia — 11.16,8, 4. Francja — 11.54,9, 5. Szwajcaria — 11.58,8, 6. RFN — 12.07,8, 7. Dania — 12.10,0 8. Bułgaria — 12.34,5, 9. Włochy — 7.16,9, 10. Finlandia — 7.49,2.
Startowało 51 zespołów z 19 państw.

Wyniki sportowe w klasie modeli do walki powietrznej F2D
1. T. Jr Fluker, USA, 2. U. Edslev, Dania, 3. P. Salerma, Finlandia, 4. G. Benincasa, Włochy, 5. D. Vegetti, Włochy, O. Titov, ZSRR, A. Beckers, Belgia, C. Jr Gibson, Kanada, 9. J. Roura, Hiszpania, F. Qezada, Meksyk, G. Arnold, USA, L. Silva, Meksyk, B. Furbo, Dania, R. Maestrelli, Włochy, O. Doroszenko, ZSRR, S. Borer, Szwajcaria.

Wyniki zespołowe: 1. USA — 11,2. Włochy — 12, 3. Dania — 13, 4/6. Hiszpania — 17, Szwajcaria — 17, ZSRR — 17, 7/9. Belgia — 18, Meksyk — 18, Wielka Brytania — 18.
Startowało 47 zawodników z 16 państw.



Mistrz świata 1982 Les Mc Donald z USA ze swoim nowym „Stiletto"
Fot. P. Zawada

NOWY REKORD POLSKI

Przygotowania do wykonania próby bicia rekordów Polski rozpocząłem w roku ubiegłym. Zbudowałem nawet całkiem nowy model co przy moich możliwościach czasowych już było swego rodzaju rekordem. Model latał zupełnie zachęcająco i należało rozpocząć przygotowania organizacyjne. Oczywiście interesowały mnie jedynie rekordy w klasie F1A a więc w mojej zasadniczej klasie startowej. Realnie rzecz biorąc mogłem liczyć na powodzenie w próbach bicia rekordów (wysokości N. Paruda 1475 m — 1963 r.) oraz długotrwałości (Z. Piasecki 1439 min. — 1953 r.). W okresie około miesiąca czasu przygotowano legalizację stoperów, barograf, plan i zdjęcia modelu i wszystkie niezbędne dokumenty. W piątek 23.07. 1982 r. zgłoszono do APRL próbę bicia rekordów, po czym przeprowadzono kontrolę techniczną modelu. Sędzią głównym został dr inż. Stanisław Kopacz, sędziami Mieczysław Gumuliński i Czesław Ziober. Przygotowano również samolot Zlin, podwieszając do skrzydeł dodatkowe zbiorniki w celu zwiększenia czasu lotu (do ok. 5 godz.). O godz. 15.30 model wystartował na holu długości 100 m i od razu trafił w dość silne noszenie. W kilka minut później wystartował Zlin pilotowany przez instr. Jerzego Kulika z sędzią głównym — obserwatorem Stanisławem Kopaczem na pokładzie. Pozostali udali się w pogoń syrenką i motorowerem. Niestety, samolot nie nawiązał kontaktu z modelem — podobnie zresztą jak ekipa „lądował" na skutek objazdów i innych niekorzystnych okoliczności. Tak więc efektem próby była strata modelu i 2 h resursu Zlina na poszukiwanie modelu.

W sobotę 24.07.1982 r. zachowując przedstawiony już poprzednio rytuał, przygotowawczy próbę ponowiono, korzystając oczywiście z drugiego modelu, którego plan przedstawia rysunek. Tym razem o wiele lepiej rozwiązano naprowadzenie samolotu nad model, bezpośrednio po starcie skorzystano z radiostacji zamontowanej w syrenie oraz z radiostacji będącej na starcie szybowcowym. Samolot prawie natychmiast po starcie nawiązał kontakt z modelem, który dość szybko wznosił się zmierzając ku podstawie ładnie wyglądającego cumulusa. Podstawę chmury osiągnął po około 16 minutach lotu. Na wysokościomierzu samolotu odczytano wysokość 1600 m. Dalszą część lotu model odbywał już na mniejszej wysokości (noszenia pod chmurą kończyły się przy podstawie). Po około 1 h lotu model znalazł się nad strefą do której nie mógł wlecieć samolot. Samolot zawrócił więc na lotnisko, a pogoń kontynuowali sędziowie syreną i motorowerem. Model w tym czasie latał nisko, na wysokościach 100—200 m. Po około 1,5 h lotu model ponownie wszedł w obszar silniejszego noszenia i wkrótce po tym zniknął z pola widzenia. Tak więc drugi rekord — długotrwałości lotu — nie został pobity. Po komisyjnym utrwaleniu i odczytaniu barogramki okazało się, że model osiągnął 1550 m wysokości — ustanawiając nowy rekord Polski, A oto kilka refleksji i wniosków:

- powodzenie próby zależy m.in. od skrupulatnych przygotowań organizacyjnych (możliwość lotu samolotu w danym kierunku itp.)
- samolot Zlin z dodatkowymi zbiornikami dobrze spełnia swą rolę w trakcie próby choć lepszy byłby np. śmigłowiec
- szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie dobrej łączności radiowej między samolotem a lądowym środkiem komunikacji
- wskazane jest aby właściwą próbę bicia rekordu poprzedzić kilkoma lotami treningowymi potrzebnymi szczególnie dla obserwatora
- próby bicia rekordów dostarczają mnóstwo ciekawych przeżyć zupełnie innych aniżeli np. starty w zawodach.

St. KUBIT

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO

30 maja br. w Katowicach zostały rozegrane zawody o Puchar Seniorów Lotnictwa w klasie makiet zdalnie sterowanych F4C. Zawody były eliminacjami do mistrzostw Polski. 1. J. Pudełko (Aer. Krakowski) — Ryan Super 200—3430, 2. W. Mol (Aer. Częstochowski) — Zlin 526—2435, 3. J. Soroczyński (Aer. Tatrzański) — Mustang P51b — 2253, 4. M. Walaszczyk (Aer. Częstochowski) — Volkplane — 2246, 5. R. Pietrzyk (Aer. Śląski) — Oscar — 2242.

*

W dniu—15—16 maja w Katowicach zostały rozegrane XXVI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na Uwięzi dla juniorów. Organizatorem zawodów był Pałac Młodzieży w Katowicach.

Wyniki zespołowe:

1. Pałac Młodzieży w Katowicach — 670 pkt, 2. Aeromodelklub w Warszawie — 420 pkt, 3. Klub SM w Dąbrowie Górniczej — 300 pkt (brało udział 15 ekip). **Kl. F2A:** 1. W. Kozłowski — 163, 6 km/h, 2. P. Surowiec — 160 km/h, 3. A. Miszczyk — 153,84 km/h. **Kl. F2B:** 1. T. Tronina — 2153 pkt, 2. J. Janus — 2049 pkt., 3. A. Różański — 1603 pkt. **Kl. F2C:** 1. P. Surowiec — M. Szatecki — 846", 2. R. Flich — J. Woszkowski — 10'00", 3. J. Michalik — J. Mroziński — 6'10" (półfinał). **Kl. F4B:** W. Czuba — 135 pkt., 2. R. Dudek — 1159 pkt., 3. K. Majer — 935 pkt. **Kl. F4S:** 1. R. Fich — 1322 pkt., 2. T. Nowak — 1136 pkt., 3. T. Rachwał — 1123 pkt. Startowało 54 zawodników z 69 modelami.

*

W dniu 27 czerwca br. podczas rozgrywania półfinałów mistrzostw Polski modeli kosmicznych w Nowym Sączu, Mirosław Dryll z Katowic ustanowił trzy nowe rekordy Polski. W kl. S5D uzyskał 321 m, a S2A — 315 m. W kl. S3D uzyskał czas 229 s.

*

W Środzie Wielkopolskiej zostały rozegrane w dniu 27 czerwca br. półfinały mistrzostw polski modeli swobodnie latających dla strefy północnej. **Kl. F1A**, 1. M. Chojnacki — 900, 2. A. Sulisz — 817, 3. A. Frąckowiak — 736. **Kl. F1B.** 1. A. Szynaka — 849, 2. Z. Tukiendorf — 848, 3. K. Różycki — 802. **Kl. F1C**, 1. R. Czerwiński — 900, 2. M. Roman — 802, 3. M. Małecki — 802.

*

We Wrocławiu 20 czerwca br. zostały rozegrane półfinały mistrzostw Polski modeli swobodnie latających dla strefy południowej. **Kl. F1A**, 1. J. Jagielski — 600, 2. S. Jurczeniak — 600, 3. P. Zajdel — 593, **Kl. B.**, 1. L. Iwaniszewski — 595, 2. P. Kaczorek — 574. 3. K. Stachiuk — 574. **Kl. F1C**, 1. G. Grabarkiewicz — 353, 2. T. Piątek — 351, 3. J. Włodarczyk — 335. Ze względu na duży wiatr czas lotu maksymalnego skrócono do 120 s, a w kl. F1C rozegrano tylko trzy kolejki lotów.

*

W Bydgoszczy rozegrano 5 czerwca br. półfinał mistrzostw Polski w klasie modeli akrobacyjnych F2B. **Juniorzy** — 1. A. Sliwa — 2176, 2. R. Czyż — 1932, 3. P. Swiderski — 1272, **Seniorzy** — 1. — J. Gutowski — 245 2, 2. Z. Siwik — 243,5, 3. M. Dominiak — 2161.

*

W Białymstoku 13 czerwca br. zostały rozegrane półfinały mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych F3B dla okręgów nr 1 i 2. 1. M. Czapla — 5292, 2. R. Dyrzbański — 4948, 3. C. Zdrójkowski — 4739, 4. J. Łapiński — 4709, 5. A. Maculewicz — 4423, 6. A. Ramza — 4206, 7. A. Sławiński — 4139, 8. A. Milczarek — 3895, 9. J. Abczyński — 3699, 10. I. Segała — 3664. Sklasyfikowanych zostało 21 zawodników na 38 zgłoszonych.

*

13 lipca br. w Muszynie odbyło się zebranie ogólne sprawozdawczo-wyborcze znanego w kraju klubu modelarskiego „Zefirek". Podczas zebrania wybrany został nowy zarząd klubu oraz komisja rewizyjna. Prezesem klubu został Piotr Kruk, wiceprezesem płk Mieczysław Chwastek, sekretarzem Juliusz Jarończyk, skarbnikiem mgr Stanisław Zygadło, a członkami dr inż. Witold Wiśniowski i Franciszek Kowal. Nowemu zarządowi życzymy owocnej pracy i nowych sukcesów.

*

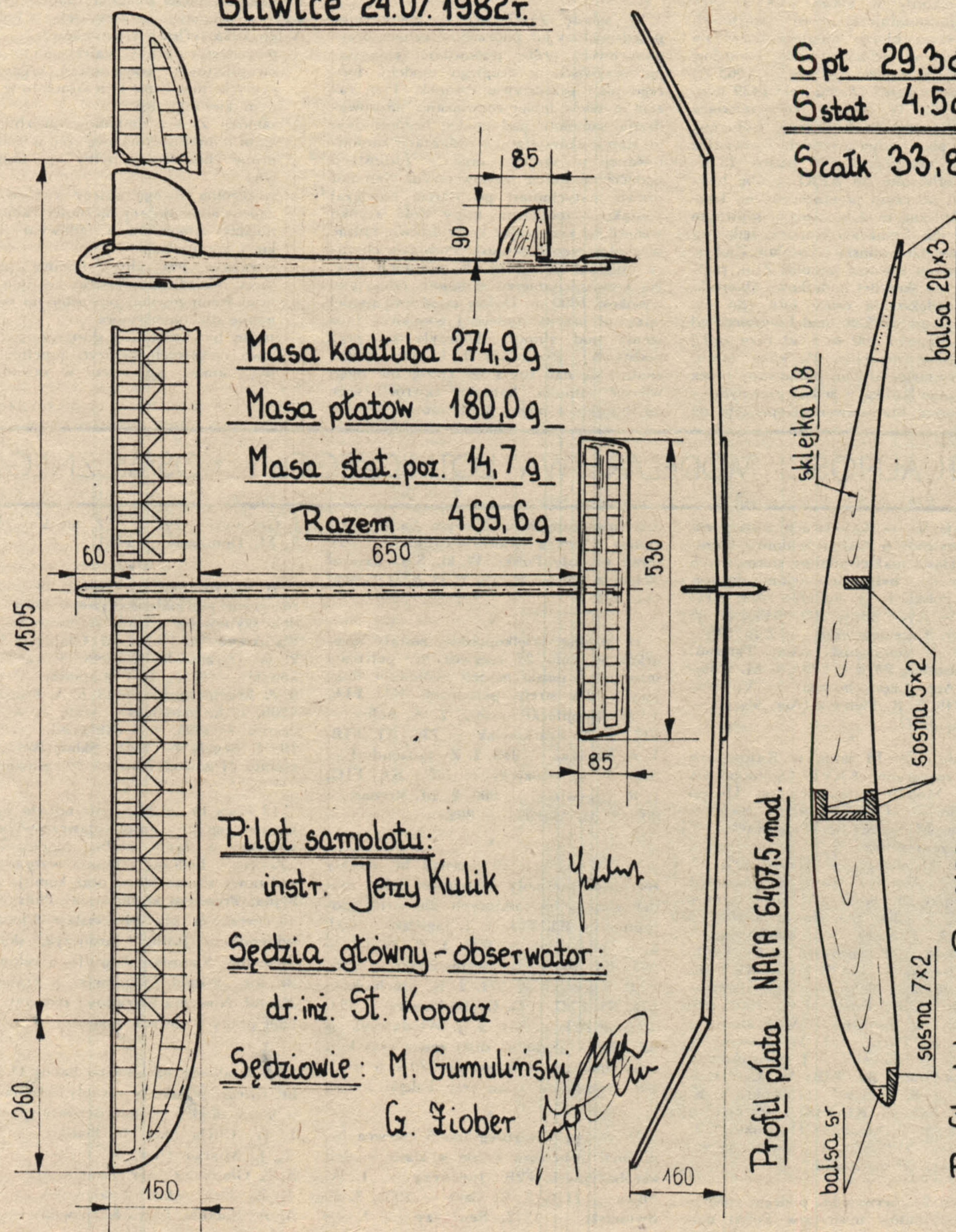
W Krakowie na lotnisku Balice 11 lipca br. rozegrane zostały zawody eliminacyjne w klasie modeli zdalnie sterowanych F3A. 1. W. Chyla (Aer. B. Bialski) — 1186, 2. J. Miarka (Aer. B. Bialski) — 922, 3. F. Glasowicz (Aer. Krakowski) — 379, 4. Z. Firlit (Aer. Krakowski) — 192, 5. A. Sobotta (Aer. Krakowski) — 135.

Model szybowca klasy F1A „SK-51"

konstr. St. Kubit

Rekord Polski wysokosci lotu - 1550 m

Gliwice 24.07.1982r.



MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH – 1982

W dniach 2—7 czerwca br. w miejscowości Debrecen (Węgry) odbyły się Mistrzostwa Państw Socjalistycznych Modeli Latających na Uwięzi. W trzech klasach F2A, F2B i F2C startowali najlepsi modelarze z Czechosłowacji, Związku Radzieckiego, Bułgarii, NRD, KRLD, Węgier oraz Polski. Węgrzy jako gospodarze imprezy wystawili po dwie pełne ekipy w każdej klasie modeli. Polskę reprezentowali: Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki i Tadeusz Rusek w klasie F2A; Paweł Dziuba, Jerzy Ostrowski i Piotr Zawada w klasie F2B oraz trzy zespoły w klasie F2C: Andrzej Ziemniak z Aleksandrem Gałkowskim, Jan Jóźwiak z Jarosławem Sobczykiem i Mariusz Brożek z Leszkiem Jastrzębskim. Funkcję kierownika pełnił Edmund Osiński, trenera — Paweł Włodarczyk, a sędziego — Władysław Niestoj. Skład naszej ekipy ustalony został w oparciu o wyniki uzyskane na zgrupowaniu w Częstochowie, które odbyło się w dniach 21—23 maja br. Pod uwagę brane były również dotychczasowe rezultaty uzyskane przez poszczególnych modelarzy.

Do Debrecena dojechaliśmy wieczorem 2 czerwca po długiej, męczącej podróży. Dzień następny przeznaczony był na trening, a już 4 czerwca rozpoczęły się loty konkursowe. Dla większości ekip mistrzostwa te były walką o paszporty do Szwecji na Mistrzostwa Świata 1982. Dotyczyło to również i naszych zawodników. Świadomość stawki, o którą toczy się walka spowodowała, że obok wielu modelarzy, którzy zaprezentowali najwyższe możliwości byli i tacy, którzy nie wytrzymali tego napięcia i prezentowali gorsze loty niż te, do których nas już przyzwyczaili. Przed wyjazdem do Debrecena założyliśmy, że mamy szansę zdobycia trzech medali: indywidualnie srebrny lub brązowy w klasie F2A i dwa drużynowe: srebrny w F2A oraz brązowy w F2B. Bez takiego dorobku medalowego nie możemy myśleć realnie o wyjeździe na Mistrzostwa Świata '82. Jednak wyniki jakie uzyskała polska ekipa przeszły nasze najśmielsze oczekiwania.

KLASA F2A: zdecydowanymi faworytami byli Węgrzy — mistrzowie Europy 1981 drużynowo i indywidualnie. Tymczasem jednak już po pierwszym dniu zawodów byli oni nieco zaniepokojeni, bo oto na czele stawki był Polak T. Rusek z bardzo dobrym wynikiem 270, 27 km/h, a dopiero na drugim ich as atutowy, mistrz Europy, Szegedi Sandor — 265,68 km/h.T. Chojnacki zajmował na razie 4 miejsce. Nasz specjalista w tej klasie A. Rachwał jest dopiero 7, lecz zachowuje całkowity spokój. On wie, że Polacy nie zademonstrowali jeszcze wszystkich swoich możliwości i nie myli się. To, co pokazali w następnych dwóch dniach nasi reprezentanci zupełnie zaskoczyło wszystkich konkurentów. W drugim dniu zawodów A. Rachwał uzyskuje jeszcze lepszy rezultat: 270,67 km/h i wysuwa się na pierwsze miejsce. Dwóch Polaków na czele. Tego nikt się nie spodziewał. S. Szegedi przygotowuje na ostatni dzień zawodów swój mistrzowski model — tym modelem uzyskał już prędkość ponad 272 km/h. Rzeczywiście, ta prędkość została tu przekroczona, lecz nie przez niego. T. Chojnacki mocnym akordem zakończył wspaniałe starty polskich prędkościowców rezultatem 272,72 km/h!!! To był szok dla miłych gospodarzy. Wszystkie medale indywidualne w tej konkurencji dla Polaków i złoto drużynowo również dla Polski! Węgrzy musieli zadowolić się tylko srebrnym medalem dla swojej drużyny. Brawa dla A. Rachwała, który od wielu lat jest leaderem i nauczycielem tej grupy modelarzy, za wspaniałe przygotowanie naszej drużyny w tej klasie. Sukces ten jest w dużej swej części jego osobistym sukcesem, nagrodą za jego wieloletnią pracę i żmudne badania.

KLASA F2B. Przed wyjazdem do Debrecena zakładaliśmy, że zawodnicy radzieccy w tej klasie nie wystartują — nie przyjechali do Polski na Mistrzostwa Świata 1980, nie pokazali się również w Hradec Kralowe na poprzednich Mistrzostwach Państw Socjalistycznych, a w ubiegłym roku w Sofii ich mistrz

W. Jeskin wypadł słabo. Przewidywaliśmy, że pierwsze miejsce drużynowo zajmą Czechosłowacy, drugie Węgrzy (wiadomo, gospodarzom nawet siatka wokół toru pomagała) i trzecie ewentualnie my, jeżeli każdy pokaże loty, na jakie go stać. Wiadomo, że Polacy w tej klasie nie odgrywali znaczniejszej roli na takich zawodach zajmując indywidualnie miejsce 10—15 i drużynowo 4—5. Przyjazd zawodników radzieckich zdeprymował nas, ale nie załamał. Wręcz przeciwnie, już od pierwszych lotów Polacy pokazali, że również w tej klasie nie zamierzają odgrywać drugoplanowej roli. Od początku wszyscy byliśmy w pierwszej dziesiątce, a P. Zawada po pierwszej kolejce lotów eliminacyjnych zajmował 3 miejsce. Po dwóch dniach eliminacji sytuacja już się nieco wyjaśniła. Do finału awansowali wszyscy Polacy na dobrych pozycjach: P. Zawada — 4, J. Ostrowski — 8 i P. Dziuba — 10. Również drużynowo zajmowaliśmy bardzo dobre 2 miejsce. Dobre loty zawodników radzieckich i polskich zdeprymowały mocno Czechosłowaków. Przecież na poprzednich mistrzostwach wygrali zdecydowanie zabierając wszystkie medale. Przyjechali do Debrecena w prawie najsilniejszym składzie. O pechu może mówić P. Dziuba, którego model wylądował 3 (słownie trzy) sekundy po czasie. Stracił około 100 punktów. Ostatni dzień zawodów — finał: dwie kolejki lotów. Temperatura w cieniu dochodzi do 40°C. J. Ostrowski nie może uruchomić silnika na starcie — bierze drugi czas. Również P. Zawada ma kłopoty z dobrą regulacją silnika w swoim modelu. Po pierwszej kolejce lotów finałowych P. Zawada znów odzyskuje 3 miejsce, a P. Dziuba po bardzo ładnym locie awansuje aż na 5 miejsce (z 10). W tym okropnym upale zawodnicy latają z reguły nieco słabiej niż w eliminacjach. Ostatnia kolejka lotów finałowych już nie wpływa na zasadnicze zmiany w klasyfikacji. A więc sukces, na który nie liczyliśmy. Pierwszy medal indywidualny w klasie F2B w historii mistrzostw państw socjalistycznych i srebrny drużynowo!

KLASA F2C: Wyścig nie jest naszą koronną konkurencją, więc nie liczyliśmy przed wyjazdem na żadne sukcesy w tej klasie. Niestety, przewidywania sprawdziły się. Polacy odgrywali jedynie rolę tła imprezy — żaden zespół nie przeszedł pomyślnie eliminacji, a drużynowo zajęliśmy 5 miejsce. Za naszymi wyścigowcami uplasowała się tylko drużyna Węgier B. Trzeba otwarcie powiedzieć, że zespoły, które osiągają czasy powyżej 4 minut nie mają czego szukać na zawodach tej rangi, a o sukcesach będą mogli myśleć, gdy regularnie będą latać poniżej 3'45". W modelarstwie również obowiązuje zasada „nic za darmo". Bez nowych silników światowej klasy nasi wyścigowcy nie osiągną odpowiednich rezultatów. Silniki takie są drogie, droższe niż stosowane do akrobacji i mniej od nich żywotne. Jeżeli jednak ta kategoria modelarstwa ma się rozwijać, to zawodnicy muszą otrzymać nowe silniki. Przecież mistrzostwa państw socjalistycznych i świata rozgrywane są co dwa lata. Jeżeli polskie zespoły mają odegrać poważniejszą rolę w tych imprezach, zawodnicy powinni otrzymać nowe silniki jeszcze w tym roku. W przyszłym roku będzie za późno! Nowe silniki są tu warunkiem koniecznym, choćby tylko ich minimalna niezbędna ilość dla kilku najlepszych polskich zespołów. Zdobycie czy wykonanie pozostałego niezbędnego sprzętu można już pozostawić samym zawodnikom. Przecież nie jest tajemnicą, że czołowi modelarze w naszym kraju kupują (również za dewizy) różne akcesoria modelarskie, takie, które modelarze krajów ościennych otrzymują ze swoich klubów. Tyle refleksji.

Po rozegraniu finałów odbyło się uroczyste zakończenie zawodów: wręczenie medali, dyplomów i pucharów, kwiaty i momenty miłego wzruszenia, gdy polska flaga powędrowała do góry. Potem bankiet i długie dyskusje. Choć jaż w różnych językach to ludzie ogarnięci taką pasją, jaką jest modelarstwo potrafią się porozumieć, wystarczy kartka papieru, jakiś szkic i kilka słów. Następnego dnia powrót do kraju — zmęczeni ale zadowoleni wieziemy przecież sześć medali! O takim sukcesie nikt nawet nie marzył.

PIOTR ZAWADA



Model akrobacyjny zawodnika z Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej.



Wicemistrzowie państw socjalistycznych w klasie modeli akrobacyjnych. Od lewej: J. Ostrowski (10 m) P. Włodarczyk (trener), P. Zawada (3 m), P. Dziuba (5 m).

Fot. P. Włodarczyk



SAMOLOT POKŁADOWY FAIREY „SWORDFISH"

Spośród samolotów zbudowanych w okresie międzywojennym niewiele przetrwało i zdało egzamin użyteczności w warunkach II wojny światowej. Wśród tych nielicznych znajduje się radziecki Po-2, niemiecki Fieseler „Storch" oraz samolot, o którym tu będzie mowa.

Gdy dnia 17 kwietnia 1934 r. z fabrycznego lotniska brytyjskich zakładów lotniczych Fairey w Stockton wystartował do swego pierwszego lotu niezbyt zgrabny dwupłatowiec, nikt nie przypuszczał, że będzie on przez następne 11 lat (a to bardzo długo jak na samolot bojowy) jednym z najpopularniejszych samolotów RAF. Został on zaprojektowany jako samolot rozpoznawczo-bombowo-torpedowy dla lotniskowców Royal Navy. Otrzymał także groźną nazwę SWORDFISH czyli ryba-miecz. Na lotniskowcach okazał się bardzo użyteczny. Posiadał bardzo małą prędkość lądowania, krótki dobieg, składane płaty i spory udźwig. Mógł nieść na zaczepach pod kadłubem jedną bombę 227 kg i dwie po 113 kg pod skrzydłami, torpedę 730 kg lub minę 680 kg, a także zapasowe zbiorniki paliwa. Był bardzo stabilny w locie, sterowany i znakomicie trzymał się w powietrzu, choć prędkość przelotową miał niewielką. Wszystkie te cechy sprawiły, że polubili go piloci i załogi okrętów. Z powodu niezbyt zgrabnej sylwetki i mnóstwa wystających części: zestrzałów, wsporników, linek — otrzymał nieoficjalną nazwę „obwiązanego sznurkiem tobołka". Samolot stosowano także po zastąpieniu kół pływakami jako samolot pokładowy dla krążowników i pancerników Royal Navy. Mógł być wystrzelony z katapulty, po wykonaniu zadania wodował obok swego okrętu i dźwigiem podnoszono go na pokład. W chwili wybuchu II wojny światowej wszystkie lotniskowce brytyjskie posiadały na swych pokładach jako główną siłę uderzeniową właśnie samoloty SWORDFISH. Były one używane przez całą wojnę (oczywiście obok innych, nowszych typów) i choć już pod jej koniec były bardzo przestarzałe — dobrze wypełniały swe zadania bojowe. Do najgłośniejszych akcji bojowych, w jakich brały udział należy nocny atak na włoską bazę morską w Tarencie (11 listopada 1939 r.), gdzie 20 SWORDFISHÓW z 815 i 819 eskadry lotniskowca „Illustrious" zdołało zatopić jeden i ciężko uszkodzić dwa włoskie pancerniki, oraz kilka innych jednostek, a także dokonały znacznych zniszczeń w całej bazie. Stracono wtedy tylko 2 maszyny. Samoloty te brały również udział w próbie powstrzymania w lutym 1942 roku niemieckich pancerników „Gneisenau", „Prinz Eugen" i „Schanhorst", które przedzierały się z portów francuskich na Morze Północne przez brytyjską blokadę. Wtedy to 825 eskadra (pod dowództwem komandora E. Esmonde z lotniskowca „Ark Royal"), dokonując szaleńczych ataków straciła większość swych załóg i maszyn i nie osiągnęła sukcesu.

OPIS TECHNICZNY

Jednosilnikowy, dwupłatowy trzymiejscowy samolot bombowo-torpedowo-rozpoznawczy. Załoga trzyosobowa: pilot, obserwator i strzelec (pełny skład załogi tylko przy długich lotach rozpoznawczych bez obciążenia): w lotach (bojowych startowało tylko dwóch członków załogi — pilot i strzelec). Konstrukcja stalowa, pokrycie płócienne. Blachy osłony silnika duralowe. Podwozie stałe, zamienne na pływaki. Jako napęd silnik gwiazdowy Bristol Pegasus III M o mocy 507 kW chłodzony powietrzem lub Pegasus XXX o mocy 551 kW, napędzający trójłopatowe śmigło metalowe.

Uzbrojenie: jeden nieruchomy km. typu Vickers obsługiwany przez pilota, oraz jeden km. typu eLvis lub Vickers K ruchomy dla strzelca. Samolot mógł zabierać jedną torpedę lub jedną minę albo bomby o łącznej masie 800 kg i zapasowe zbiorniki paliwa. Posiadał wyposażenie do lotów nocnych. Samolot SWORDFISH Mk. II był wyposażony w pociski rakietowe na specjalnych wyrzutniach pod skrzydłami.

Dane techniczne i osiągi:

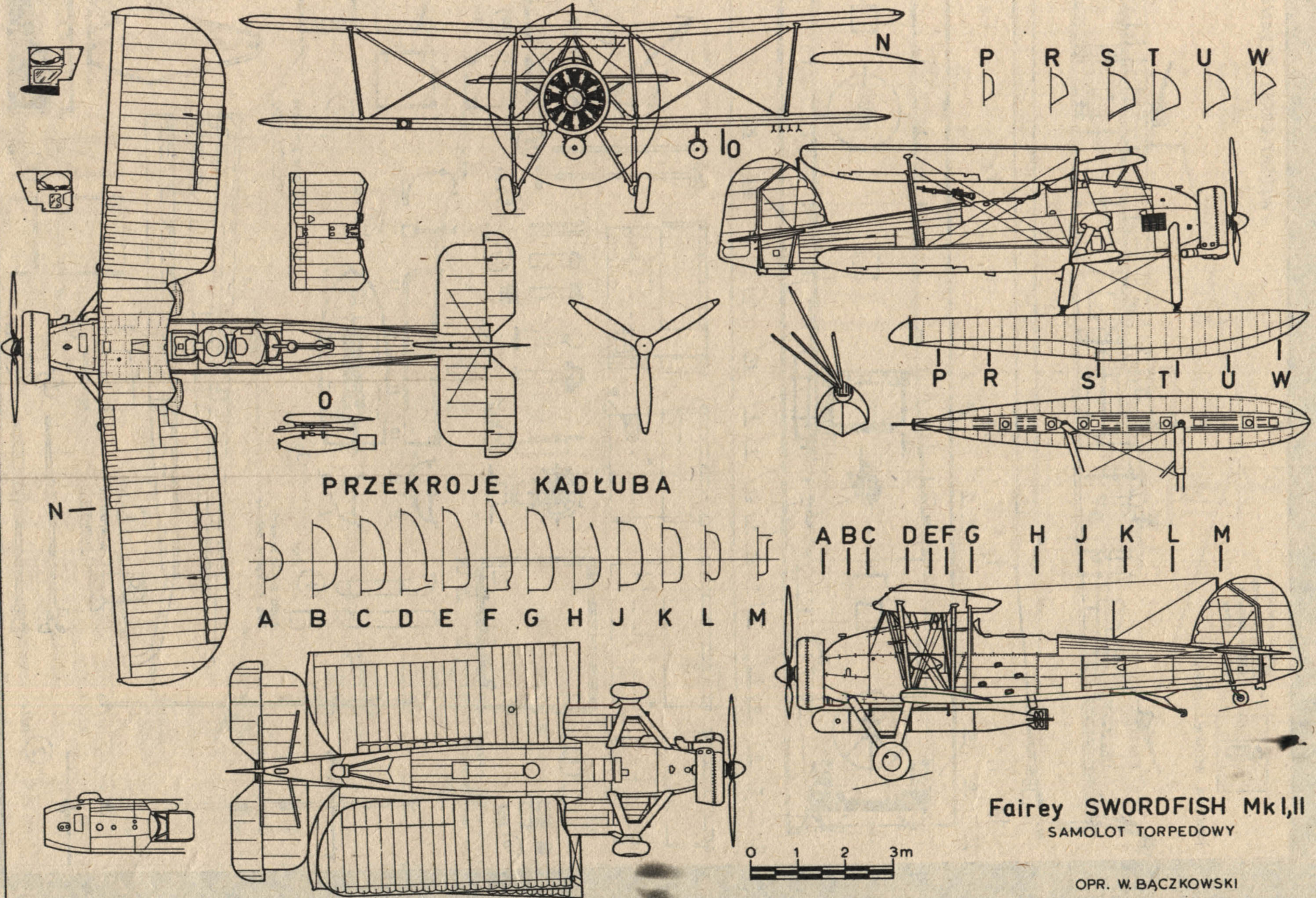
rozpiętość — 13,87 m
długość — 11,25 m
wysokość — 3,91 m
powierzchnia nośna — 56,40 m²
masa własna — 2360 kg
masa w locie — 4142 kg
prędkość maksymalna — 225 km/h
prędkość lądowania — 108 km/h
wznoszenie — 2,54 m/sek
pułap — 5600 m
zasięg normalny z pełnym obciążeniem — 800 km
zasięg maksymalny z dodatkowymi zbiornikami bez bomb — 1660 km

MALOWANIE

Samoloty pokładowe z lotniskowców malowane były przeważnie na kolor srebrny lub jasnoszary morski od spodu i ciemnoszary od góry. Na kadłubach i płatach były barwne elementy w postaci pasów kolorowych, liter cyfr oznaczających przynależność maszyny do danego okrętu macierzystego.

OPRAC. W. BĄCZKOWSKI

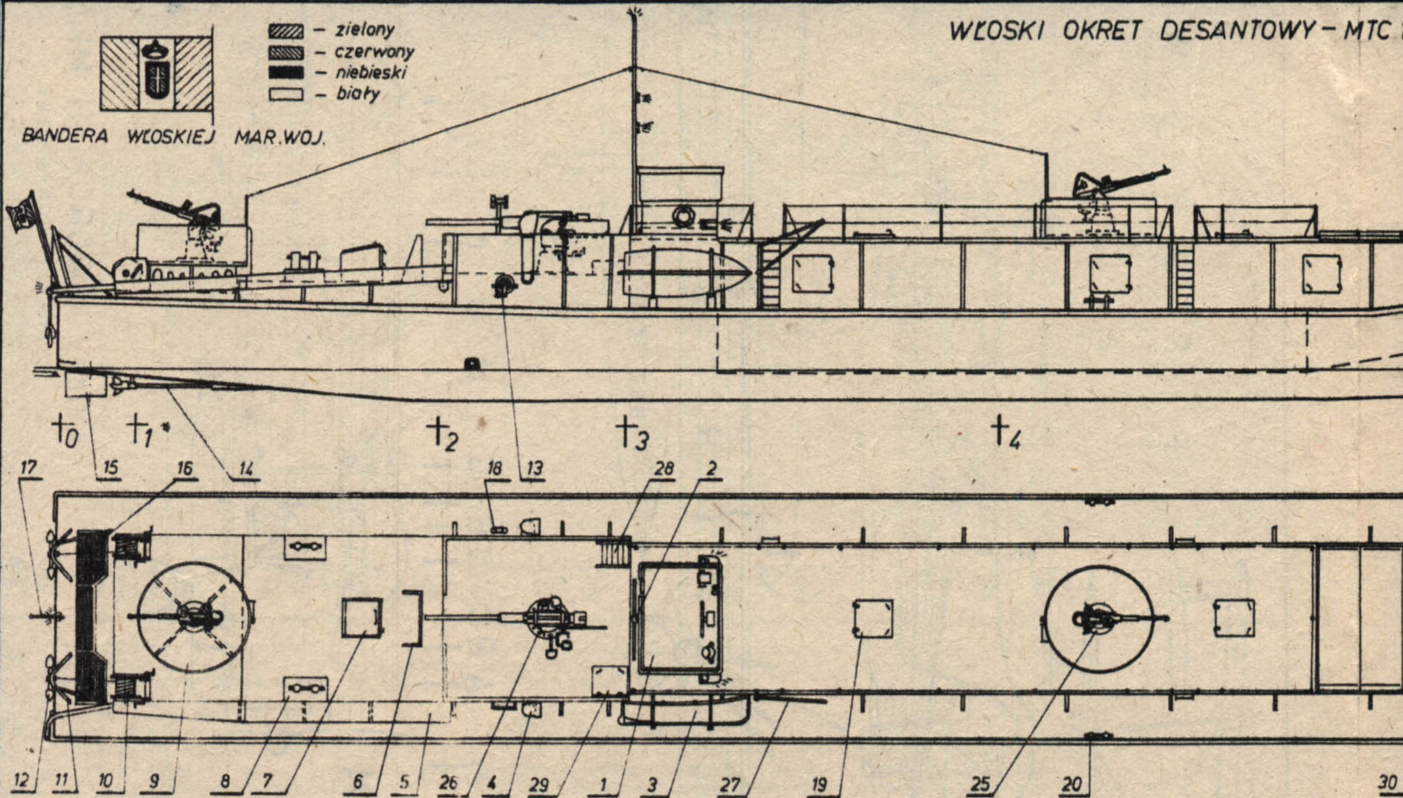



N
P R S T U W
O
P R S T U W
PRZEKROJE KADŁUBA
A B C D E F G H J K L M
A B C D E F G H J K L M
N
0 1 2 3m
Fairey SWORDFISH Mk I,II
SAMOLOT TORPEDOWY
OPR. W. BĄCZKOWSKI

WŁOSKI OKRĘT DESANTOWY – MTC


BANDERA WŁOSKIEJ MAR.WOJ.

- zielony
- czerwony
- niebieski
- biały



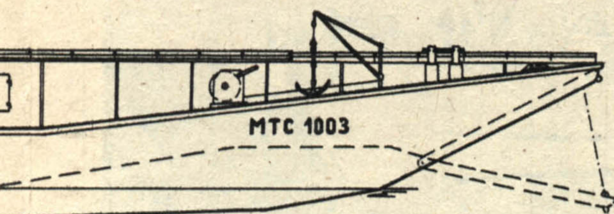
1a
1 1szt
1a 2szt
drugą sztukę wykonać jako lustrzane odbicie.
1b 1c 1e 1d
1c 1szt
1b 1szt
1d 1szt
1e 2szt
18 1szt
22 2szt
27 1szt
19 8szt
taśma
0 1 2 3
10 11 12 13
3b 2szt
4 2szt
drugą sztukę wykonać jako lustrzane odbicie
3a 1szt
7
skrajne położenie zasuwanej klapy
A
A
linia pokładu
A-A
5 1szt
wykładzina tłumiąca
15 2szt
6 1szt
14 2szt
2 1szt
11 2szt
położenie wsporni[...] dla drugiej sztuki

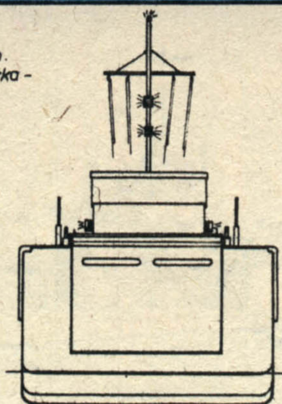
- MTC 1003

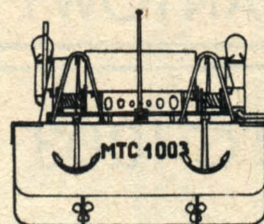
długość całk: 49,76 m
szerokość: 6,60 m
zanurzenie: 0,80 m
wyporność: 185 ton
szybkość: 8 węzłów

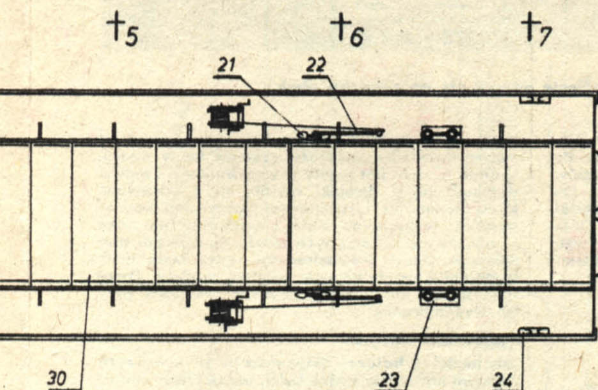
uzbrojenie:
1 działo – 100 mm.
2 pojedyncze działka - plot. 20mm L70.
2 czołgi.
80 ludzi desantu.

UWAGA:
w widokach od dziobu i rufy pominięto elementy uzbrojenia i reling

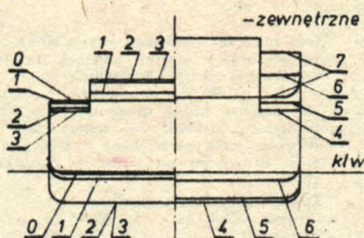


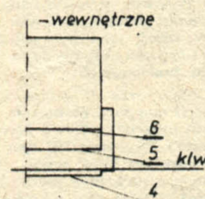




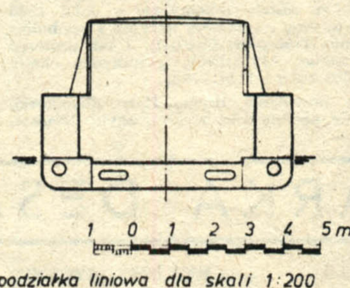


PRZEKROJE KADŁUBA

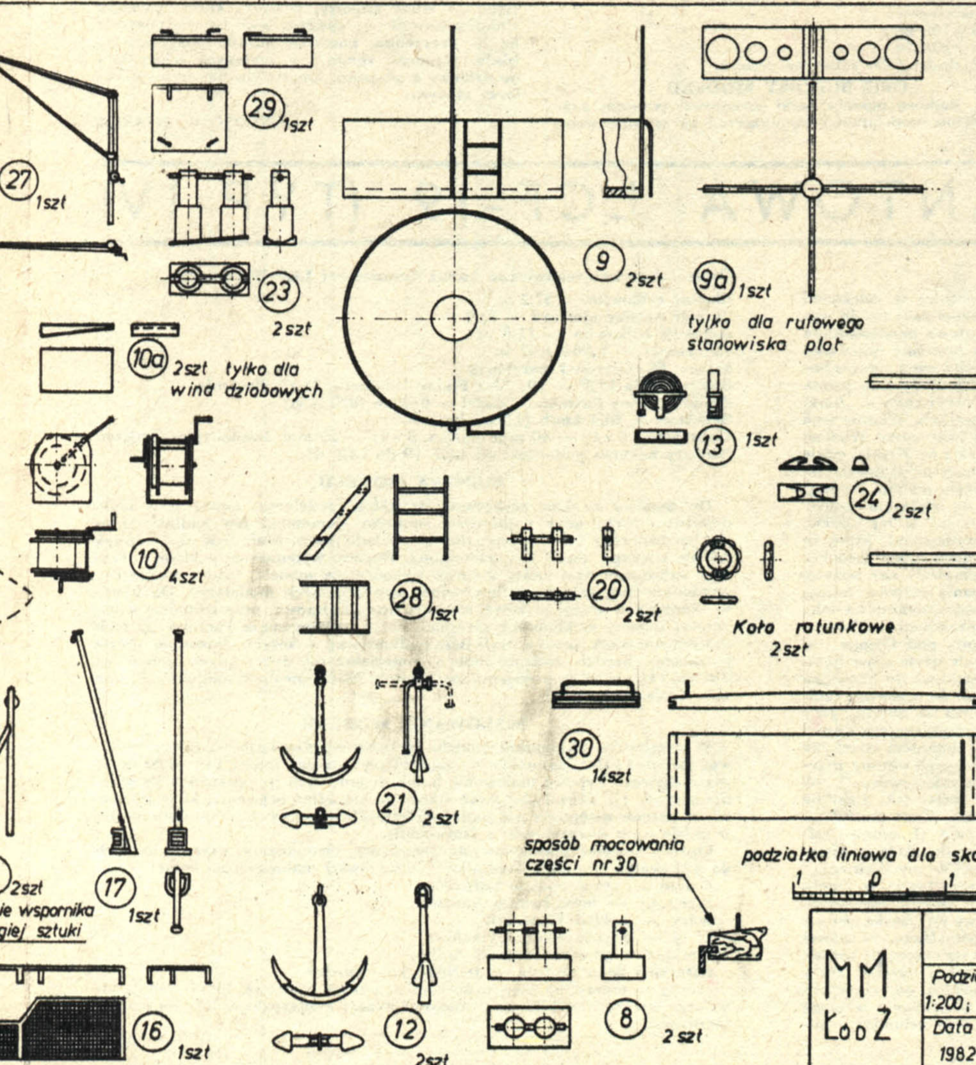




przekrój przez wręgę nr 4



podziałka liniowa dla skali 1:200



26 1szt

25 2szt

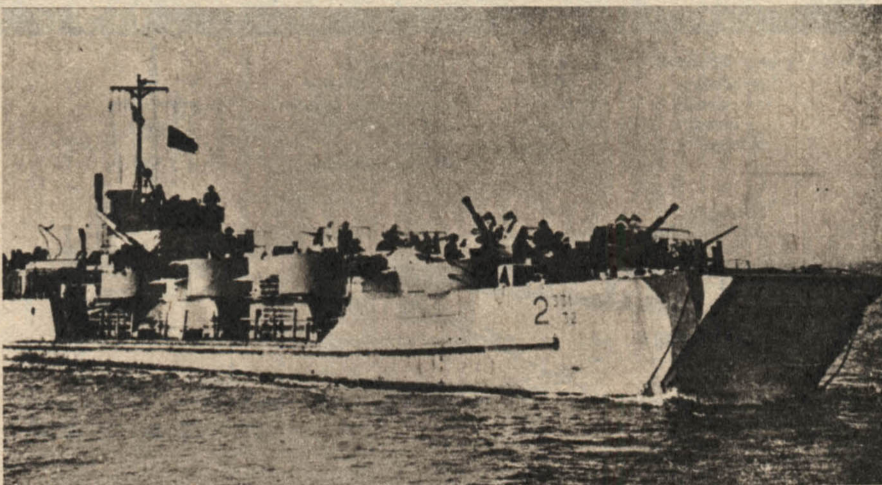
podziałka liniowa dla skali 1:100

1 0 1 2m

MM ŁODZ	WŁOSKI OKRĘT DESANTOWY MTC – 1003		
	Podziałka 1:200; 1:100	Opracował i kreślił:	Nr arkusza: 1
	Data 1982 r.	Mirosław MIARKA	Ilość ark: 1

WŁOSKI OKRĘT DESANTOWY

MTC-1003



Okręt desantowy typu LCF-32 (zdjęcie odnosi się do rysunku obok)

W II wojnie światowej, każda ze stron walczących uwzględniała w swych działaniach bojowych desant morski. W przypadku szybkich, zaskakujących desantów używano klasycznych okrętów wojennych przede wszystkim ścigaczy, kutrów torpedowych, niszczycieli lecz w toku dalszych działań, kiedy zachodziła potrzeba przewiezienia oprócz pewnej liczby żołnierzy desantu, również sprzętu bojowego (czołgów, dział, amunicji, pojazdów transportowych itp.), używano okrętów desantowych specjalnie w tym celu budowanych.

Włoska Marynarka Wojenna w swych założeniach operacji morskich planowała desant na wyspę Malta, która była bazą Royal Navy Fleet (Angielska Marynarka Wojenna). W tym celu zaprojektowano i zbudowano kilka typów okrętów desantowych. Jednym z nich była jednostka typu MZ-774 (motozattera) zbudowana w roku 1942 (13 szt.) o dosyć silnym uzbrojeniu artyleryjskim składającym się z jednego działa 100 mm i dwóch działek przeciwlotniczych kalibru 20 mm o długości lufy L70 kalibrów produkowanych na licencji Oerlikona lub 2 działek przeciwlotniczych kalibru 37 mm (L65 firmy Breda). Budowa całej serii jednostek typu MZ-774 została zakończona w roku 1943 i wówczas nadano im numery burtowe z symboliką MTC (Moto Transporti Costieri). I tak prototyp otrzymał numer MTC-1001, a następne okręty numery 1003-1010 i 1101-1103.

Pomimo posiadania licznej floty desantowej, Włosi nigdy nie użyli jej w klasycznym desancie, lecz tylko do ewakuacji swych wojsk z Afryki Północnej oraz z małych wysepek na Adriatyku. Po wkroczeniu wojsk niemieckich, część tych okrętów została zarekwirowana przez Kriegsmarine. Do zakończenia wojny omawiany typ MTC pozostał prawie w całości. Po zakończeniu wojny flota włoska uległa podziałowi i kilka jednostek tego typu przypadło po podziale Związkowi Radzieckiemu.

Dane taktyczno-techniczne

długość całkowita	— 49,76 m
szerokość	— 6,60 m
zanurzenie	— 0,80 m
wyporność	— 185 ton
szybkość maksym.	— 14,81 km/h (8 węzłów)
załoga	— 15 ludzi

uzbrojenie:
1×100 mm
2×20/L70
2 czołgi i 80 żołnierzy desantu

OPIS BUDOWY MODELU

Budowę modelu barki desantowej polecam każdemu modelarzowi zajmującemu się szkutnictwem, gdyż nawet modelarz początkujący o niewielkim jeszcze doświadczeniu może wykonać ładny model. Kadłub modelu jest prosty w swej budowie i można wykonać go w dwojaki sposób, tj. z odchylaną klapą desantową i ruchomymi pokrywami pomieszczenia desantowego wraz z czołgiem, lub tylko z zaznaczoną imitacją tych detali, co zalecam modelarzom mniej doświadczonym, gdyż będą mieli trudności z uszczelnieniem wnętrza modelu. Pozostałe detale nie powinny sprawić trudności przy ich wykonywaniu.

Malowanie okrętu:

cały model w **kolorze bojowym tj. jasnoszarym** z lekkim odcieniem niebieskości, poniżej linii wodnej na kolor **wiśniowy**, pokład i prawe światło pozycyjne — kolor **zielony**, kotwice, kluzy, pachołki i napisy burtowe — **czarne**, lewe światło pozycyjne — **czerwone**, pozostałe światła pozycyjne — **białe**. Bandera zgodnie z podanym schematem na arkuszu z planami, korona na banderze w kolorze **złotym**.

MIROSŁAW MIARKA

BARKA DESANTOWA LCF-19 (TYP-IV)

RYS HISTORYCZNY

Okręt o specjalnym przeznaczeniu zwany barką desantową w zależności od wariantów uzbrojenia i swej konstrukcji posiada określone zadania do wykonywania podczas swej służby. Budową swą barka desantowa przystosowana jest nie tylko do wyładunku wojsk i sprzętu bojowego na broniony przez nieprzyjaciela odcinek wybrzeża ale i do załadunku tychże wojsk i tegoż sprzętu bojowego nie tylko w dobrze wyposażonym porcie, lecz niejednokrotnie prosto z brzegu. Uniwersalność tych funkcji sprawiła, że pomimo swej nazwy — „barki desantowe" — używano ich także i w operacjach odwrotowych. Właśnie tego typu jednostek brak było w Royal Navy — Królewskiej Marynarce Wielkiej Brytanii podczas operacji odwrotowych pod Dunkierką jak i na Krecie, gdzie porzucając duże ilości sprzętu bojowego oddziały ewakuacyjne ładowały się na jednostki o małych rozmiarach i wyporności, które mogły podejść jak najbliżej brzegu i dopiero później oddziały przechodziły na głębszym morzu na jednostki większe. Najbardziej efektywnymi jednostkami w tej ciężkiej służbie okazały się małe zbiornikowce kabotażowe (przybrzeżne), które ze swym prostym i płaskim kadłubem oraz małym zanurzeniem mogły podchodzić na niewielkie odległości od plaży, na których utrzymywały swe pozycje broniące się oddziały. Fakt ten dał podstawy do zbudowania okrętów, mogących spełniać rolę barek desantowych, przy czym rozpisany konkurs na taką jednostkę uwzględniał kilka wariantów wielkości i przeznaczenia. Okresem prób dla barek desantowych nowej konstrukcji były desanty pod Dieppe i w Afryce Północnej. Pierwsza poważna akcja, w której zostały użyte nowe barki o symbolach LCI (Landing Craft Infanterii — barka desantowa do przewozu piechoty) i LCT (Landing Craft Tank — barka desantowa do przewozu czołgów), był desant pod kryptonimem „Husky" w lipcu 1943 na Sycylię. Jednostki te okazały się bardzo przydatne. Jednocześnie rozpatrywano możliwości użycia tych okrętów do jeszcze innych celów związanych z desantem takich jak obrona przeciwlotnicza, ostrzał artyleryjski punktów ogniowych obrony przeciwnika czy do przygotowania artyleryjskiego i ostrzału rakietowego. I tak powstały na bazie bardzo udanego typu LCT-IV takie okręty jak: Landing Craft Gun — barka wsparcia ogniowego, LCR (Landing Craft Rocket — barka wsparcia ogniowego rakietami niekierowanymi) i LCF (Landing Craft Flak — inwazyjna barka obrony przeciwlotniczej). Jednostka, której opisem się zajmiemy w pierwszej swej postaci nosiła nazwę „Okręt Obrony Wybrzeża" — (BPC — Beach Protection Craft) i jej zadaniem była obrona wybrzeża przed atakami małych jednostek nieprzyjaciela. Dopiero zmiana uzbrojenia na typowo przeciwlotnicze, zmieniła jej funkcję oraz nazwę na „barka obrony przeciwlotniczej". Konstrukcja tego okrętu była tak pomyślana, że nawet zatopienie do 40% przedziałów pozwalało na utrzymanie się okrętu na wodzie i dzięki temu mimo pogardliwej nazwy „do jednorazowego użytku" (they vere expendable), jaka była używana we flotach alianckich do wszystkich barek desantowych, okręty typu LCF-IV były bardzo szczęśliwe i w ciągu całej swej działalności wojennej zostały zatopione tylko trzy jednostki o numerach burtowych: LCF — 31, 37, 38.

Dane taktyczno-techniczne barki desantowej LCF-19 (typ IV)

długość całkowita — 57,2 m
długość między pionami — 52,3 m
szerokość całkowita — 11,8 m
zanurzenie — 1,06—1,37 m
załoga: 66 oficerów i marynarzy
Stocznia: dla LCF — 19: Alex Finlay (Mothetwell) W. Brytania
2 silniki Davey Paxman — diesel — 678 kw (920 KM)
Szybkość — 20,3 km/h (11 węzłów)
Uzbrojenie: 4×I; — 40 mm działka, 8×I; — 20 mm działka typu Oerlikon
Numery burtowe jednostek: od LCF 19 do LCF 46.

BUDOWA MODELU

Do budowy modelu zachęcam wszystkich modelarzy, nawet tych mało doświadczonych, gdyż najbardziej istotnym elementem jest kadłub, który jest bardzo prosty i nie wymaga dużego nakładu pracy. Mała ilość nadbudówek też nie wymaga dużej pracochłonności. Dopiero wyposażenie pokładu i duża ilość uzbrojenia dają efekty dobrego wykończenia modelu, lecz te rzeczy pozostawiam indywidualnym inwencjom poszczególnych modelarzy. Do budowy kadłuba w wersji blokowej zalecam deseczki lipowe, przy metodzie warstwowej dającej maksymalne skrócenie czasu wykonywania kadłuba. Z tych samych deseczek można wykonać nadbudówkę i komin. Pozostałe detale potrzebują bardzo zróżnicowanego materiału: od drutu przez drewniane listewki i klocki aż do preszpanu czy brystolu niezbędnego do nadburcia i osłon uzbrojenia.

MALOWANIE MODELU

W przypadku wykonania modelu blokowo-wystawowego wystarczy malować farbami nitro, natomiast do modelu pływającego muszą być użyte farby wodoodporne. Typowe malowanie barek desantowych jest pokazane na schemacie (ark. 1). Taka kolorystyka stanowiła kamuflaż ochronny, kilka jednostek w okresie wstępnym nie posiadało kamuflażu, który dopiero zastosowano w czasie walk inwazyjnych w Normandii.

Oprócz kolorów podstawowych (jasnoszary, ciemnoszary, czarny) użytych do malowania jednostek (kadłuba i nadbudówki) malowano na kolor:
zielony — prawe światło burtowe,
czerwony — lewe światło burtowe,
szary — pokład jednostki,
biały — światło topowe i rufowe,
mosiądz — głowice kompasu, śruby,
naturalny kolor drewna — greting i koło sterowe,
czarny — polery, kotwice, okap kominu i kluzy, końcówki luf 40 mm działka oraz oparcia lufy i komory zamkowe wraz z magazynkami 20 mm działek Oerlikonów.

M.R.

LANDING CRAFT FLAK typ IV

K – K

linia pokładu

przekrój przez dziobowe stanowiska p.lot.

L.C.F. 19.

klw

A B C D E F G H J

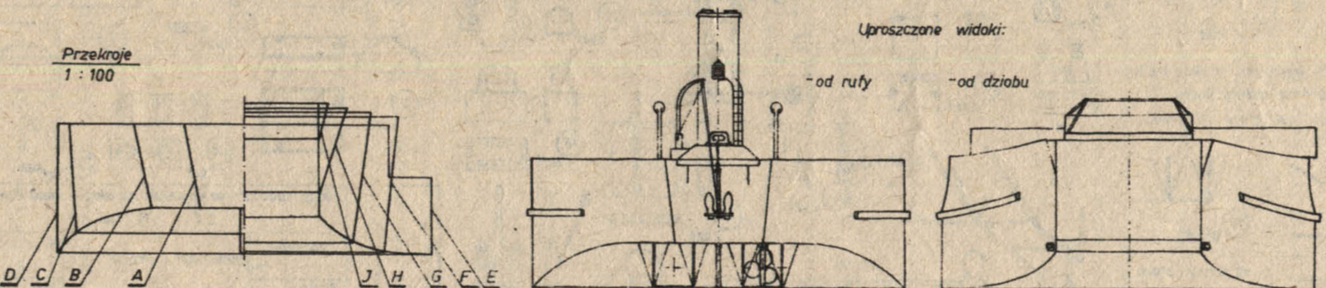
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44

K

0 1 2 3 4m

Podziałka

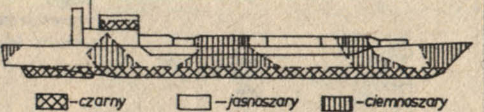
Przekroje
1 : 100



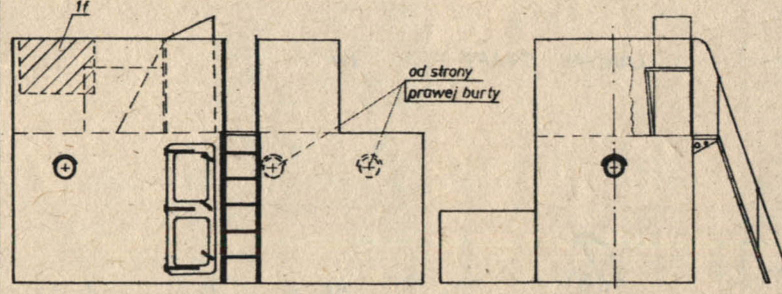
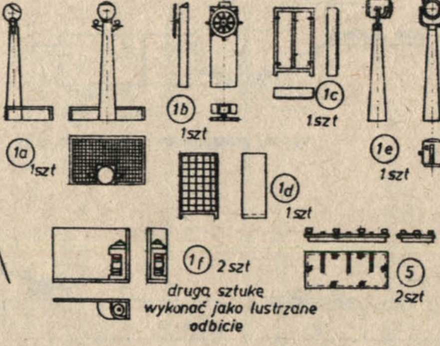
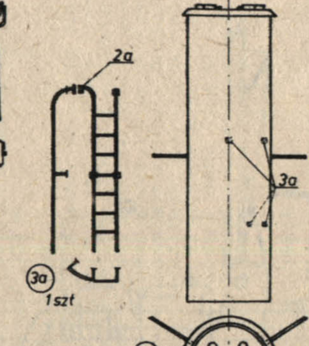
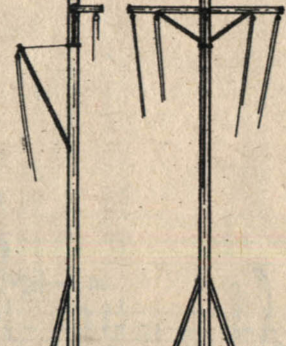
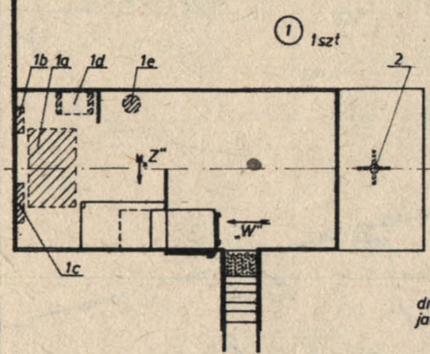
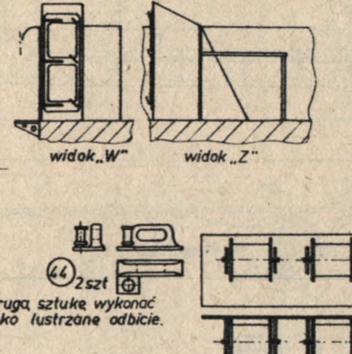
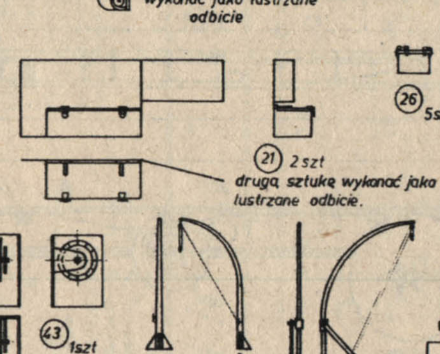
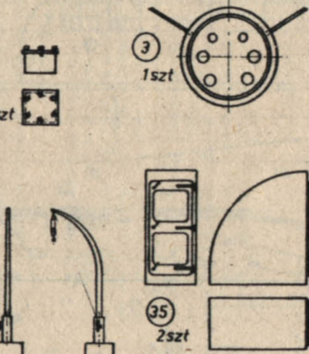
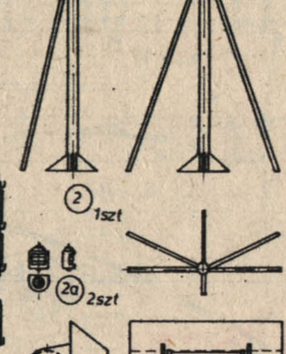
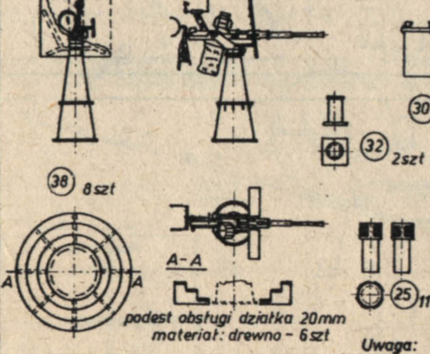
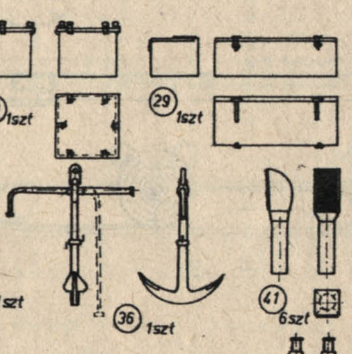
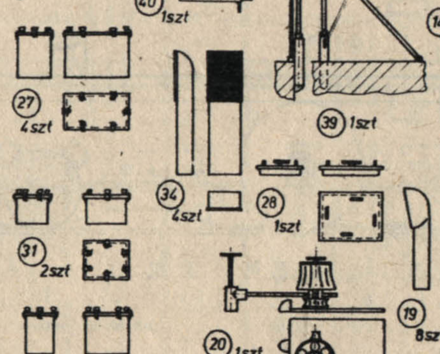
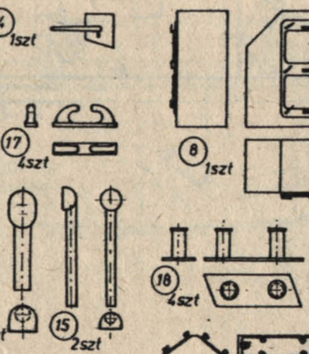
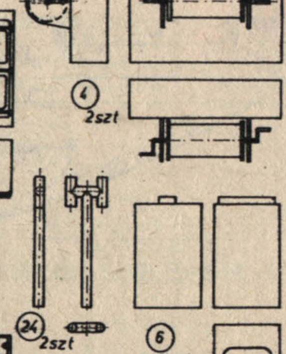
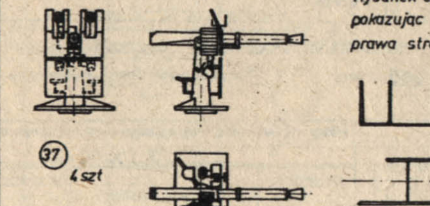
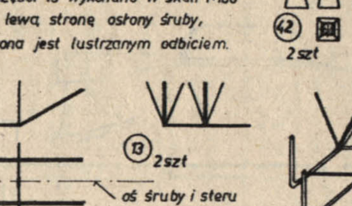
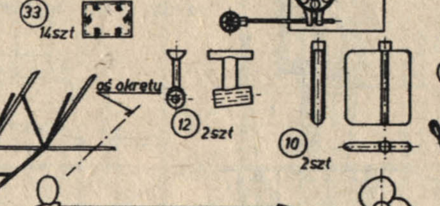
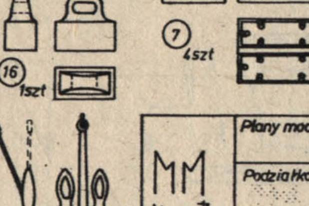
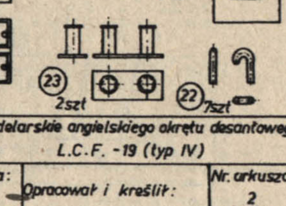
Uproszczone widoki:

- od rufy
- od dziobu

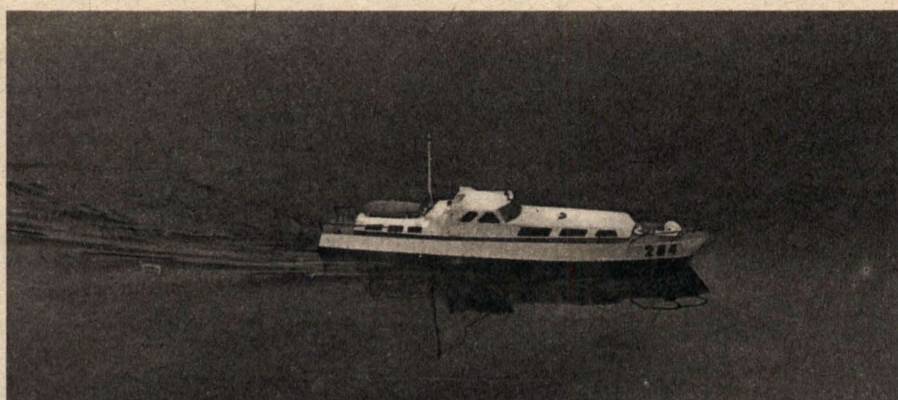
schemat malowania ochronnego



MM ŁÓDŹ	Plany modelarskie angielskiego okrętu desantowego L.C.F.-19 (typ IV)		
	Podziałka:	Opracował i kreślił:	Nr arkusza: 1
	Data: 1981r	Mirosław Miarka	Ilość ark. 2

od strony prawej burty
1f
1 1szt
1b 1a 1d 1e
2
1c
„Z"
„W"
widok „W"
widok „Z"
1a 1szt
1b 1szt
1c 1szt
1e 1szt
1d 1szt
1f 2szt
drugą sztukę wykonać jako lustrzane odbicie
5 2szt
3a 1szt
2a
3a
3 1szt
2 1szt
26 5szt
21 2szt
drugą sztukę wykonać jako lustrzane odbicie.
44 2szt
drugą sztukę wykonać jako lustrzane odbicie.
43 1szt
40 1szt
14 1szt
35 2szt
2a 2szt
4 2szt
8 1szt
38 8szt
30 1szt
29 1szt
27 4szt
32 2szt
39 1szt
34 4szt
28 1szt
17 4szt
A-A
podest obsługi działka 20mm
materiał: drewno - 6szt
25 11szt
36 1szt
41 6szt
31 2szt
33 14szt
42 2szt
20 1szt
19 8szt
15 2szt
18 4szt
24 2szt
6 3szt
16 1szt
7 4szt
23 2szt
22 7szt
Uwaga:
Rysunek części 13 wykonano w skali 1:100
pokazując lewą stronę osłony śruby,
prawa strona jest lustrzanym odbiciem.
37 4szt
13 2szt
oś śruby i steru
oś okrętu
oś okrętu
12 2szt
10 2szt
12 2szt
9 1szt
MM ŁODŹ
Plany modelarskie angielskiego okrętu desantowego
L.C.F. -19 (typ IV)
Podziałka:
Opracował i kreślił:
Nr arkusza: 2
Data: 1981r.
Mirosław Miarka.
Ilość ark.: 2



Przedstawiony poniżej regulator przystosowany jest do współpracy z serwomechanizmem aparatury proporcjonalnej. Umożliwia on płynną regulację obrotów elektrycznego silnika napędowego radiomodelu w dwóch kierunkach. Regulator skonstruowany został z przeznaczeniem dla modeli kołowych oraz pływających.

Gabaryty regulatora przedstawia rys. 1 a parametry jego są następujące:
napięcie zasilania Uz = 6+12 V
prąd obciążenia I max = 10 A
napięcie wyjściowe regulowane w granicach 15÷80% Hz
kąt obrotu dźwigni sterującej $\alpha = \pm 20°$
masa m = 110 g

Szereg otworów w dźwigni sterującej regulatora umożliwia takie połączenie go z serwomechanizmem, aby dźwignia obracała się w pełnym zakresie ±20°. Gdy dźwignia znajduje się w neutrum silnik hamowany jest elektrycznie (zwierany). Przy obrocie dźwigni o kąt około ±4° następuje złączenie silnika a napięcie wyjściowe wynosi 15% Uz. Przy dalszym obrocie uzyskuje się płynną regulację napięcia do 80% Uz włącznie. Obracając

Schemat elektryczny regulatora przedstawiony jest na rys. 2

Układ elektryczny zasilany jest stabilizowanym napięciem 4,2 V ze stabilizatora zbudowanego na tranzystorach T_1, T_2, T_3. Generator o częstotliwości 300 Hz zbudowany na tranzystorach T_4, T_5 wytwarza impulsy, które poprzez diodę D_3 wyzwalają wibrator jednostanowy zbudowany na tranzystorach T_6, T_7. Długość impulsu wibratora jednostanowego zależna jest od aktualnej oporności fototranzystora T_8. Tranzystor ten oświetlany jest za pomocą

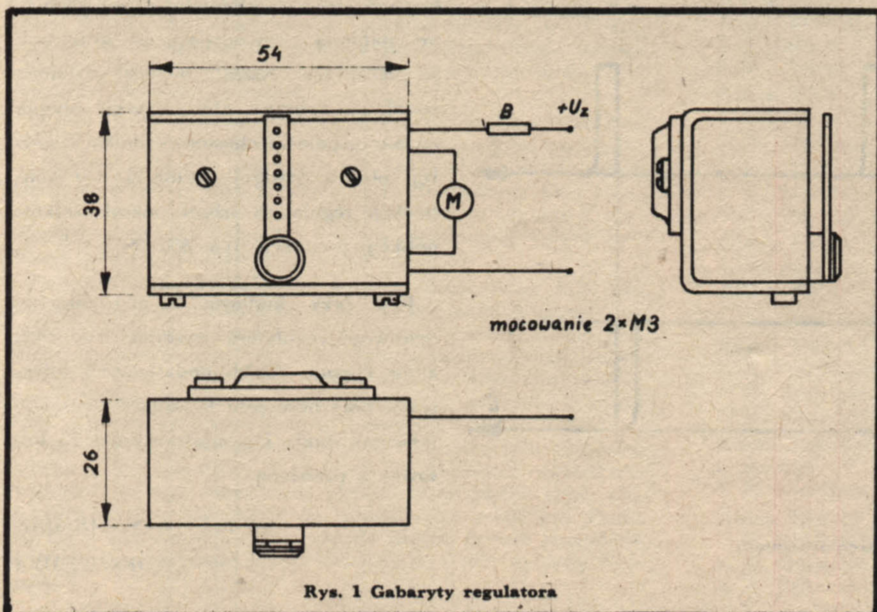
krótszy. W czasie trwania impulsu wysterowane są tranzystory T_9, T_{10}, T_{11}. Wykres napięcia w punkcie X przedstawia rys. 4a. W przypadku, gdy przesłona znajduje się w takim położeniu, że fototranzystor jest zasłonięty całkowicie, impuls wytwarzany przez wibrator jednostanowy jest najdłuższy, a wykres napięcia w punkcie X przedstawia rys. 4b.

Potencjometr nastawny P należy ustawić na taką wartość, aby wibrator jednostanowy nie gubił impulsów sterujących. Przesłona posiada symetryczne wycięcie

Regulator obrotów elektrycznego silnika napędowego modeli RC

dźwignią sterującą w jedną lub drugą stronę od położenia neutrum uzyskuje się zmianę kierunku obrotów silnika. Płynną regulację napięcia wyjściowego uzyskano dzięki zastosowaniu złącza optoelektrycznego o zmiennym sprzężeniu (dioda świecąca — przesłona — fototranzystor).

diody D_2. Między diodą świecącą a fototranzystorem znajduje się ruchoma przesłona, która pokazana jest na rys. 3. Jeśli przesłona znajduje się w takim położeniu, że całe światło z diody D_2 dociera do fototranzystora, impuls wytwarzany przez wibrator jednostanowy jest naj-



Rys. 1 Gabaryty regulatora

zapewniające płynną zmianę długości impulsu zasilającego silnik napędowy. Zmianę kierunku obrotów silnika realizuje suwak z umocowaną do niego przesłoną. Suwak ten może być przemieszczany po 10 mm w dwóch kierunkach przez załączenie mikrołączników 1 lub 2. Cały układ elektroniczny zmontowany jest na płytce drukowanej, w którą wlutowane są także mikrołączniki. Dioda świecąca oraz fototranzystor umieszczone są w tulejkach z przeźroczystego tworzywa izolacyjnego. Skosy na listwie suwaka, złączającego mikrołączniki są tak dobrane, że załączają je przy przemieszczeniu suwaka o 2 mm w dwóch kierunkach. Połączenie suwaka z dźwignią sterującą regulatora zrealizowane jest w taki sposób, aby wyeliminować do minimum luzy oraz siły tarcia. Pokazuje to rys. 3. Całość umieszczona jest w obudowie z blachy aluminiowej.

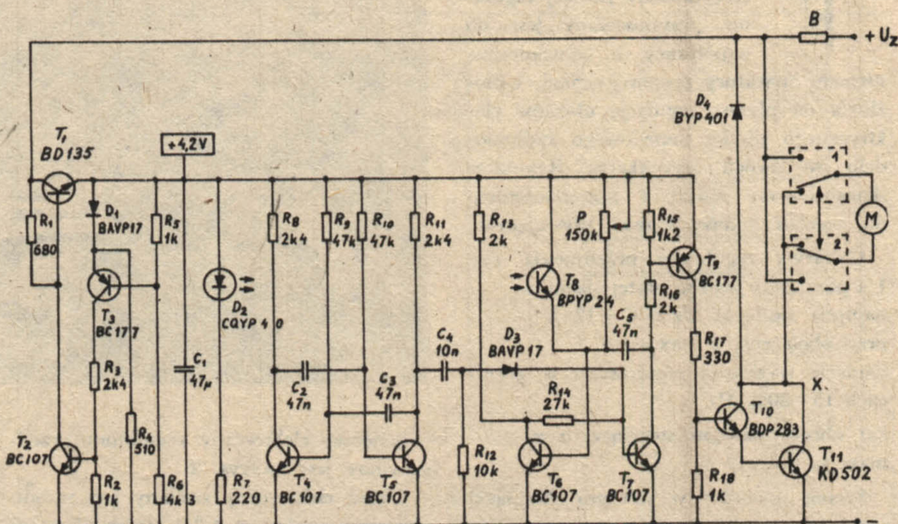
Opisany regulator umożliwia regulację prędkości obrotowej różnych typów silników elektrycznych przy spełnieniu warunku, aby prąd pobierany przez silnik nie przekraczał 10 A. Konieczne jest stosowanie w instalacji elektrycznej bezpiecznika topikowego 10 A aby zabezpieczyć

regulator oraz akumulatory napędowe przed uszkodzeniem w przypadku zwarć. Ponieważ silnik zasilany jest falą impulsów o zmiennym wypełnieniu, oszczędzana jest energia elektryczna pobierana z akumulatorów. Jako źródło zasilania należy używać akumulatorów o odpowiednio niskim oporze wewnętrznym tzn. takich, które umożliwiają pobieranie pożądanego prądu przy niewielkim spadku napięcia na nich. Mogą to być akumulatory srebrowo-cynkowe lub kadmowo-niklowe o pojemności powyżej 1 Ah.

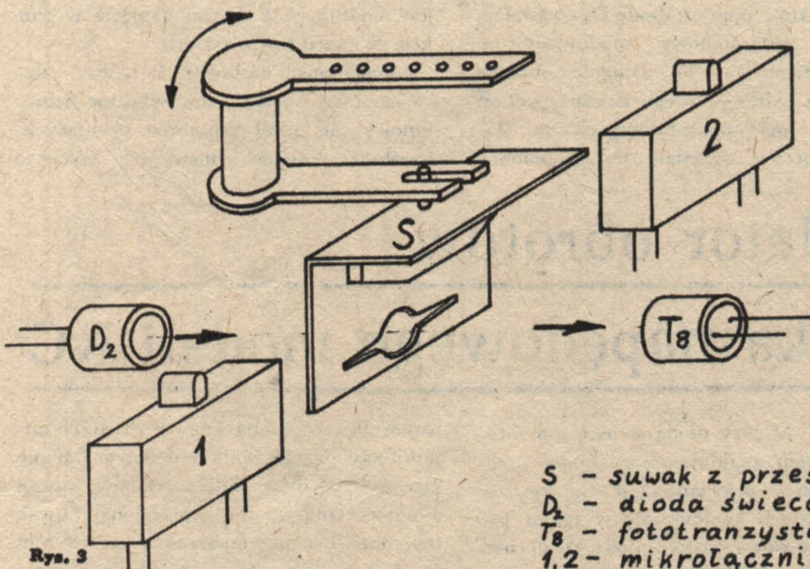
Uruchomienie regulatora rozpoczyna się od ustalenia napięcia stabilizowanego 4,2 V. Jeśli jest ono inne należy dobrać opornik R_4 (dopuszczalne zmiany o 50%), a jeśli to nie pomaga, to opornik R_6. Gdy elementy użyte do budowy regulatora są sprawne, to nie powinny wystąpić kłopoty z uruchomieniem. Zasadniczym problemem natomiast jest dobór diody D_2 oraz fototranzystora T_8. Bardzo dobre wyniki daje zastosowanie importowanej diody SLP 24, dla której prąd ustala się za pomocą opornika R_7 na 10 mA. Dla diody CQYP 40 prąd ustala się na taką wartość (nie przekraczając katalogowej), aby przy całkowicie oświetlonym fototranzystorze uzyskać minimalnie mały impuls wibratora jednostkowego (przebieg napięcia z rys 4a). Fototranzystor T_8 powinien posiadać odpowiednio dużą czułość, taką, aby przy całkowitym oświetleniu oporność jego była mniejsza niż 1kΩ. Jeśli spełnione będą powyższe warunki dla diody D_2 oraz fototranzystora T_8, regulator zapewni zmianę napięcia wyjściowego w granicach 15 ÷ 80% Uz. Kształt otworu przesłony został tak dobrany, aby zapewnić płynną zmianę prędkości obrotowej silnika w funkcji obrotu dźwigni sterującej. Do konstrukcji regulatora użyto mikrołączników polskiej produkcji typ 83133.

Jeśli przy budowie i uruchomieniu opisowego regulatora wystąpią trudności, autor chętnie udzieli dodatkowych informacji oraz udostępni brakujące elementy, takie jak dioda D_2, fototranzystor T_8 lub suwak z przesłoną.

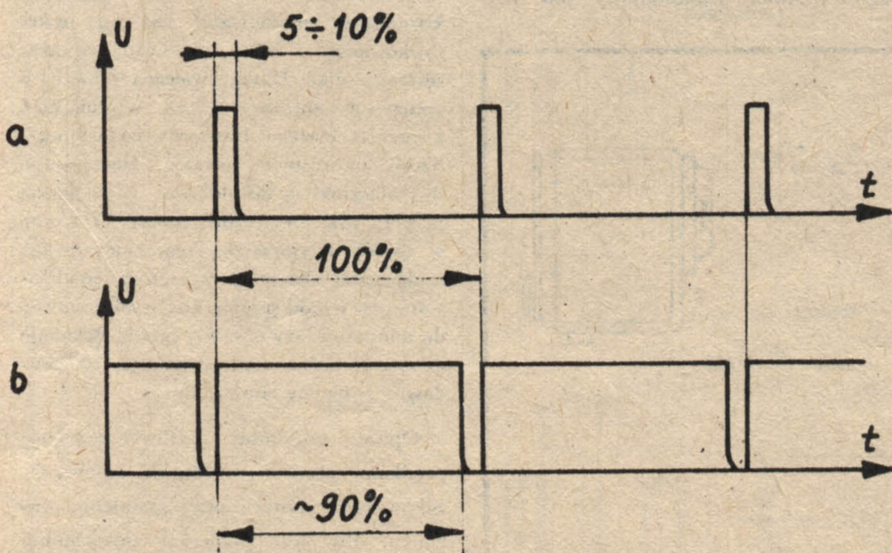
mgr inż. ***JAN FABISIAK***
WARSZAWA



Rys. 2 Schemat elektroniczny regulatora



Rys. 3



Rys. 4 Przebiegi napięć w punkcie X dla dwóch położeń przesłony:
a. fototranzystor całkowicie oświetlony.
b. fototranzystor zasłonięty.

9 medali i rekordy Polski

W V MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH MODELI PŁYWAJĄCYCH „TOŁBUCHIN '82"

V Międzynarodowe Zawody Modeli Pływających, rozegrane w dniach 18—20.VI.1982 r. w Tołbuchin (Bułgaria), miały tym razem nieco skromniejszą obsadę niż zwykle. Na starcie stanęli zawodnicy: NRD, Polski, Rumunii, ZSRR i cała czołówka gospodarzy. Obsada nieliczna, ale w niektórych klasach wręcz doborowa. W charakterze obserwatorów w imprezie uczestniczyła pięcioosobowa delegacja związku modelarzy okrętowych Turcji, nie będącej jeszcze członkiem NAVIGA.

Udział naszego dziesięcioosobowego zespołu zaczęto tradycyjnym już narzekaniem na wyeksploatowany sprzęt podczas przedwyjazdowej odprawy w Warszawie. Tym większa więc była nasza radość, kiedy w inaugurującej zawody klasie F3 Jerzy Janicki wyszedł na prowadzenie w F3-V i zajmował drugie miejsce w F3-E po pierwszych startach. Pobił rekord Polski — własny w F3-E i Janusza Pietrzaka w F3-V. Dodać wypada, że wyczynu tego dokonał na pokrytej kapilarnymi falkami tafli akwenu. Do drugiego startu, w dniu następnym, podszedł z większą fantazją. W rezultacie ,,zaliczył" po jednym trąceniu i osiągnął słabsze wyniki. W klasie F3-E poprawił się natomiast aktualny mistrz świata Bułgar J. Christow, przez co nasz reprezentant zajął trzecie miejsce.

Adam Cienciała, były mistrz Europy i świata w klasie EX, znany jest ze sportowej ambicji i woli walki. ,,Tołbuchin ,,82" raz jeszcze potwierdził te jego zalety. Kiedy zaliczył biegi w swojej koronnej konkurencji rozgrywanej na akwenie parku miejskiego, siadał do samochodu i pędził na odległy o 6 km zbiornik wodny, zwany ,,Płaczy Dół", aby wystartować w klasie F1-V5.

Odkryty akwen, przy wiejącym w pierwszym dniu wzdłuż jeziora silnym wietrze pokryła powierzchnię dziesięciocentymetrowa fala. Zawodnicy bliżsi byli płaczu niż startów. Nikt ze startujących nawet nie próbował płynąć pełnym gazem i był szczęśliwy, gdy udało mu się w ogóle opłynąć trasę. T. Rawski w klasie F1 do 1 kg po prostu zanurkował na odległość 10 m i tak zakończył start.

Wracając do A. Cienciały — w drugim dniu po dogrywce z Bułgarem Neszewem wywalczył pierwszą lokatę w klasie EX i zdążył na start F1-V5 zaledwie kilka minut przed wywołaniem. Na spokojniejszej już tafli ,,Płaczego Dołu" wyrównał rekord kraju należący do K. Siwińskiego.

W rozgrywanych na tymże akwenie konkurencjach FSR bardzo spokojnie i pewnie wypływał złoty medal Andrzej Bąk w klasie modeli napędzanych silnikiem o pojemności do 6,5 cm³. H. Ruranski wywalczył brązowy medal w FSR-15, zaś Ryszard Dziergwa medal srebrny w klasie FSR-3,5. Tenże zawodnik był również bardzo bliski brązowego medalu w FSR-6,5. Tadeusz Rawski, po dwukrotnym topieniu modelu w F1-E1, w klasie F1-E1 kg popłynął asekuracyjnie i zajął drugie miejsce z bardzo słabym wynikiem. Ponadto brązowy medal w F1-V2,5 wywalczył Andrzej Jachymek.

Gorzej niż oczekiwano wypadł tym razem Stanisław Radwan. Jedyny junior w zespole — Krzysztof Ligęza jechał po naukę i znacznie odbiegał wynikami od bardziej doświadczonych seniorów. W klasie F2A Władysławowi Herbusiowi (przy słabszej ocenie za wykonanie modelu), pozostała satysfakcja z najlepszego pokonania trasy. Na podium zwycięzców Polacy byli jednak tym razem bardzo widoczni.

Odrębny rozdział zawodów stanowiły konkurencje A/B, bez naszego udziału. Spotkała się tu w zasadzie cała światowa czołówka i co klasa — padał rekord. Warto podkreślić, że Tołbuchin posiada idealny, specjalnie wybudowany, do rozgrywania tych klas basen z wszelkimi niezbędnymi urządzeniami startowymi. Kolisty zbiornik wyposażony został w odległości 2 m od trasy pokonywanej przez ślizg w ,,chwytacz fal", co powoduje, że model pokonuje każde okrążenie po lustrzanej tafli. Nic więc dziwnego, że zawodnicy wiedząc o tak idealnych warunkach rozgrywek włożyli maksimum wysiłku w przygotowania, aby w pełni wykorzystać okazję do ustanawiania rekordów. Padło ich też w sumie pięć — trzy rekordy świata, będące oczywiście jednocześnie rekordami krajowymi ZSRR, i dwa rekordy Bułgarii.

Startujący w tych konkurencjach zawodnik radziecki Władimir Gawa, zdobywca dwóch złotych i jednego srebrnego medalu, uznany został najlepszym uczestnikiem imprezy, za co otrzymał specjalny puchar ufundowany przez prezydenta miasta.

Warto przy okazji podkreślić olbrzymi wkład pracy członków miejscowego klubu modelarskiego, którzy przygotowali akweny do startów i zapewniali bardzo sprawną obsługę podczas ich trwania, a także autentyczne zainteresowanie miejscowych władz municypalnych, których przedstawicieli można było spotkać codziennie w miejscach rozgrywek.

KAZIMIERZ DZIĘCIELSKI

Wyniki

1. W. Gawa	ZSRR	161,976 km/godz (nowy R. Ś)	
Klasa A2			
1. W. Subotin	ZSRR	169,978 km/godz	
Klasa A3			
1. W. Subotin	ZSRR	198,238 km/godz (nowy R. Ś.)	
Klasa B1			
1. C. Szachazizjan	ZSRR	219,512 km/godz (nowy R. Ś.)	
Klasa EH			
1. I. Marinow	Bułgaria	125,7 pkt	
Klasa EK			
1. S. Wasilew	Bułgaria	205,3 pkt	
Klasa EX			
1. Cienciała Adam	Polska	100 (+100) pkt.	
2. Neszew Plamen	Bułgaria	100 (+70) pkt. — po dogrywce	
Klasa F1 + 1 kg			
1. P. Jadrow	ZSRR	18,2 sek.	
2. T. Rawski	Polska	31,2 sek.	
Klasa F1-E1			
1. A. Kuźniecow	ZSRR	31,8 sek.	
Klasa F1-V2,5			
1. A. Mitroszkin	ZSRR	21,8 sek.	
3. A. Jachymek	Polska	30,0 sek.	
5. S. Radwan	Polska	31,8 sek.	
Klasa F1-V5			
1. A. Mitroszkin	ZSRR	16,0 sek.	
2. A. Cienciała	Polska	18,8 sek.	
3. R. Dziergwa	Polska	25,6 sek.	
Klasa F1-V15			
1. G. Kalistratow	ZSRR	15,6 sek.	
Klasa F3-E			
1. J. Christow	Bułgaria	143,12 pkt.	
3. J. Janicki	Polska	141,72 pkt.	
8. K. Ligęza	Polska	135,20 pkt.	
Klasa F3-V			
1. J. Janicki	Polska	142,68 pkt.	
7. K. Ligęza	Polska	125,20 pkt.	
Klasa F2A			
1. A. Myrlew	Bułgaria	187,33 pkt.	
5. W. Herbuś	Polska	175,00 pkt.	
Klasa F2B			
1. K. Angelow	Bułgaria	192,66 pkt.	
Klasa F2C			
1. M. Manolow	Bułgaria	193,00 pkt.	
Klasa FSR-3,5			
1. S. Czuchalenko	ZSRR	50 okrążeń	
2. R. Dziergwa	Polska	45 okrążeń	
7. H. Rurański	Polska	20 okrążeń	
Klasa FSR-6,5			
1. A. Bąk	Polska	54 okrążenia	
4. R. Dziergwa	Polska	42 okrążenia	
Klasa FSR-15			
1. R. Szajkow	ZSRR	59 okrążeń	
3. H. Rurański	Polska	42 okrążenia	
8. A. Bąk	Polska	7 okrążeń	

MISTRZOSTWA PRZEDSTAWICIELI MODELARNI SZKUTNICZYCH SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ W TRZEBIEŻY KOŁO SZCZECINA



Tak można nazwać IX już ogólnopolskie zawody modeli jachtów żaglowych z modelarni przy spółdzielniach mieszkaniowych, które tradycyjnie rozegrano w województwie szczecińskim. Tym razem odbyły się one w dniach 29—30 maja 1982 r. w Trzebieży, w oparciu o bazę żywieniową i kwaterunkową Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego Polskiego Związku Żeglarskiego.

Jak tym razem wypadła impreza najlepiej świadczą uwagi końcowe z urzędowego komunikatu tych zawodów, podpisanego przez sędziego głównego Władysława Cichego ze Szczecina:

„Zawody odbyły się przy niemal idealnej pogodzie. Słonecznie, ciepło, i wiatr w granicach około 2° w skali Beauforta (...) W trakcie trwania imprezy panowała wzorowa dyscyplina sportowa (...) Poziom wykonania modeli bardzo wysoki, a wyniki sportowe uzyskane w rozgrywkach regatowych zadowalające (...) Warunki kwaterunkowe i wyżywienie wręcz doskonałe.

W tych kilku zdaniach zawarto chyba wszystko, co najważniejsze. Co najwyżej możemy dodać, że w zawodach tym razem uczestniczyło 14 trzyosobowych zespołów, nie licząc osób towarzyszących. Komisja sędziowska nie miała żadnych zastrzeżeń do weryfikowanych modeli i wszystkie zostały dopuszczone do startu.

Otwarcie zawodów zaszczyciła swą obecnością dyrektor Zespołu Społeczno-Wychowawczego Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego mgr Maria Oleksicka. „Dyrygowała" całością mgr Krystyna Dębicka z Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Szczecinie, a zespół sędziowski pracował w składzie: Władysław Cichy — Szczecin, Tadeusz Racki — Gdańsk, Cezary Sałaj — Szczecin i Jerzy Kordowiecki — Koszalin.

W każdej klasie startowało 14 zawodników. W wyniku sportowej, koleżeńskiej, przeprowadzonej w miłej atmosferze walki zdobywcami trzech pierwszych miejsc w każdej klasie zostali:

Klasa DK
1. Marek Różanowski WSM Włocławek
2. Jerzy Dobrowolski WSM Szczecin
3. Robert Krajciński WSM Zielona Góra

Klasa DX
1. Piotr Ożóg WSM Zielona Góra
2. Marek Cybul WSM Koszalin
3. Jarosław Nowakowski WSM Olsztyn

Klasa F5-X
1. Ireneusz Kruglej WSM Gdańsk
2. Andrzej Kwaśniewski WSM Zielona Góra
3. Kazimierz Polecki WSM Białystok

W klasyfikacji zespołowej punktacja przedstawiała się następująco:

1.	WSM	Zielona Góra	260 pkt.
2.	,,	Włocławek	215 pkt.
3.	,,	Olsztyn	185 ,,
4.	,,	Koszalin	182,5 ,,
5.	,,	Siedlce	175 ,,
6—7	,,	Gdańsk	165 ,,
6—7	,,	Białystok	165 ,,
8.	,,	Szczecin	150 ,,
9.	,,	Gorzów Wlkp.	142,5 ,,
10.	,,	Katowice	135 ,,
11.	,,	Elbląg	105 ,,
12.	,,	Lublin	100 ,,
13.	,,	Suwałki	70 ,,
14.	,,	Bydgoszcz	55 ,,

Gratulujemy zwycięzcom indywidualnym i zespołowym i wyrażamy radość z udziału przedstawicieli spółdzielczości mieszkaniowej w Siedlcach, którzy dawniej odstawali w tym współzawodnictwie, a ostatnio aktywizują się w każdej dyscyplinie modelarstwa.

M



MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI OKRĘTOWYCH KLAS C1—C4



Model Waldemara Wargulaka „Helmut Just", którym zdobył srebrny medal.

W Bukareszcie odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Okrętowych klas: C-1 — C-4 im. ADMIRAŁA MURGESCU. Organizatorem tej imprezy każdego roku jest Klub Sportowy A. S. „AERONAUTICA" w Bukareszcie, którego prezydentem jest znany działacz i popularyzator modelarstwa okrętowego w Rumunii inż. SYLVIU MORARIU. Po raz trzeci w tej imprezie brała udział sześcioosobowa ekipa modelarzy Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa LOK w Lublinie. W zawodach uczestniczyło 20 ekip reprezentujących kluby z następujących krajów:

Rumunia	— 9 klubów	
Włochy	— 8 klubów	
Polska	— 1 „	(LOK Lublin)
Czechosłowacja	— 1 „	(Jablonec)
Węgry	— 1 „	(Muzeum Techniki-Budapeszt)
Bułgaria	— 1 „	(Sofia)

— Ogółem eksponowanych było:

klasa C1 — 38 modeli
„ C2 — 27 „
„ C3 — 23 „
„ C4 — 17 „

Ekipa modelarzy LOK z Lublina zdobyła następujące medale:

złote

C-4 Marian Łoza — model „Dar Pomorza" 1 : 300 91,66 pkt.
C-4 Marian Łoza — model „Lwów" 1 : 300 91,33 pkt.

srebrne

C-4 Sławomir Kusznierowski — „Constytution" 1 : 250 85,66 pkt.
C-2 Sławomir Kusznierowski — kuter „Dark" 1 : 25 82,33 pkt.
C-2 Waldemar Wargulak — statek pożarniczy „Helmut Just" 1 : 25 80,33 pkt

brązowe

C-1 Marek Szydłowski — łódź Wikingów 1 : 25 73,66 pkt.
C-4 Waldemar Wargulak — okręt podwodny „Sokół" 1 : 300 79,00 „

Ekipa Lublina w klasyfikacji zespołowej klasy C-4 zdobyła po raz drugi puchar przechodni ilością 278,65 pkt. przed Jablonec — CSRS 272,32 pkt.

Współorganizatorem zawodów było Muzeum Techniki w Bukareszcie, które także co roku organizuje wystawę.

Największą liczbę punktów w klasach uzyskali:

C-1 Maria Picinetti — za model „SAN FELIPE" — Florenta (Włochy) ilość 94,33 pkt
C-2 Jon Orosz — za model pancernika „RODNEY" ilość 97,00 pkt.
C-3 Fiaschi Sergior — za model „BALENIERA" (przekrój) — Florenta (Włochy) ilość 92,66 pkt.
C-4 Gogor Ilie — za model galeonu „REVANGE" Aeronautica — Rumunia ilość 92,00 pkt

Kierownikiem ekipy był przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Lublinie mgr Kazimierz Górniak. Należy jeszcze dodać, że WOM LOK w Lublinie współpracuje z klubem A. S. „AERONAUTICA" w Bukareszcie już od 3 lat również i na odcinku modeli pływających zdalnie kierowanych klas F-1, F-2 i F-3.

MARIAN ŁOZA

Z kraju i ze świata

W związku z ciągłymi narzekaniami na brak naszych czasopism w kioskach RUCHU może warto zastanowić się nad tym, czy w przyszłości ich prenumerata nie będzie oparta na podstawie przedłożonego dowodu sprzedaży np. 10 kg makulatury!!! Obliczono bowiem, że 1 tona makulatury jest równa 4 m³ drewna, uzyskiwanego z trzech 60-letnich drzew, które produkują tyle tlenu, ile człowiek zużywa w ciągu 2 lat. Obliczono też, że 1 t makulatury to około 700 kg papieru, z którego można wyprodukować 12 000 zeszytów i że ta 1 t makulatury kosztuje obecnie na rynkach światowych 500 dolarów. A więc oszczędzajmy i zbierajmy makulaturę.

* * *

18—25.06.82 r. odbyły się w Arnbout-Cappel we Francji (w pobliżu Dunkierki) mistrzostwa świata modeli jachtów żaglowych zorganizowane przez Międzynarodowy Związek Modeli Jachtów Wyścigowych YMYRU (tj. Internacjonal Model Yacht Racing Union), w których startowali przedstawiciele 17 państw. Jako ciekawostkę podajemy wykaz tych państw, co daje pewien obraz zakresu tej imprezy: Algeria, Australia, Afryka Płd., Belgia, Brazylia, Dania, Hiszpania, Francja, Holandia, Japonia, Norwegia, Nowa Zelandia, Portugalia, RFN, Szwajcaria, USA i Włochy.

* * *

W ramach publikacji planów „orzeszków" czyli półredukcyjnych modeli latających amerykański miesięcznik MODEL AIRPLANE NEWS zamieścił w nr. 3/1982 plan polskiego samolotu RWD-2 opracowany przez Ron Limbric'ka (jako Polish Peanut RWD-2). Oprócz rysunków zamieszczono również zdjęcia montażowe oraz pokaz modelu w locie.

* * *

Coraz bardziej rozwija się zakres zawodów modeli samochodów zdalnie kierowanych. Ostatnio we Francji zorganizowano pierwsze zawody modeli samochodów terenowych wykonanych w skali 1:8. Wśród wielu typów dominowały modele z zestawów firmowych Land Jump — Graupnera, Romax Expert — Robbe, Yankee 83, Mustang, Bufallo. Przy oglądaniu zdjęć z tych zawodów nasuwa się mimo woli uwaga, że tor wyścigowy dla modeli (piaszczysty, gęsto usiany kamieniami, z licznymi wzniesieniami i zakrętami) wymyślili chyba producenci zestawów tych modeli, aby po każdym takim wyścigu trzeba było kupować nowy zestaw.

ŁÓDZKA BATALIA

W NOWYCH WARUNKACH

Tak można mówić o IV już, ogólnopolskich zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych spółdzielczości mieszkaniowej, które odbyły się w dniach 21—23 maja 1982 r. Mimo bowiem, że w gronie organizatorów znalazły się również; Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa oraz SM ,,ZARZEW" i ZW LOK w Łodzi, to same zawody odbyły się na terenie jednostki wojskowej garnizonu łódzkiego. I to była, oprócz oczywiście atmosfery sportowej, największa atrakcja dla uczestników. Należy podkreślić: bardzo młodych uczestników. Zorganizowano im noclegi w namiotach wojskowych, posiłki w stołówce żołnierskiej z zachowaniem wszelkich wymogów wojskowych, poznawanie życia żołnierzy w koszarach i miejsc ich rozrywek oraz, co było celem programu, udostępnienie do zwiedzania wojskowych pojazdów opancerzonych. Można sobie wyobrazić jaka to była frajda dla uczestników wejść do bojowego SKOTA, obracać działkiem, karabinem maszynowym, wszelkimi pokrętłami, poznawać techniczne wyposażenie pojazdów itp. W sumie była to cenna i pożyteczna inicjatywa, która, co też jest niezwykle ważne, przyczyniła się do znacznego obniżenia kosztów całej imprezy. Ci więc, którzy nie przyjechali na te zawody niech żałują, gdyż nie wiadomo czy powtórzy się taka okazja. Pogoda w zasadzie dopisała, nie licząc przejściowej burzy w godzinach wieczornych, już po zakończeniu startów, pierwszego dnia zawodów. Toteż organizatorzy, z przewodniczącym Wojewódzkiej Komisji Modelarskiej LOK, a zarazem dyrektorem Zespołu Społeczno-Wychowawczego WSM w Łodzi mgr. Jerzym Szmitem na czele, mieli wszelkie powody do zadowolenia. Usatysfakcjonowany był również sędzia główny zawodów Zdzisław Górajek, gdyż wszystko przebiegało zgodnie z planem, bez zakłóceń, protestów czy innych oznak niezadowolenia, co nie zawsze zdarza się na naszych imprezach.

Startowało 72 zawodników. I tu spotkała organizatorów niezbyt miła niespodzianka, gdyż liczono się z udziałem ponad 90 startujących. Nie przybyło aż 5 uprzednio zgłoszonych zespołów, z których tylko zespół z Legnicy przysłał wcześniej usprawiedliwienie. Takie sytuacje nie powinny się powtarzać w przyszłości. To dezorganizuje przygotowania i przebieg imprezy, co i ma ujemne skutki finansowe. Ważne jest przy tym to, że brak aż 5 zespołów miał oczywiście wpływ na obniżenie poziomu sportowego zawodów.

WYNIKI

Zawody odbyły się w klasach RC-EB, RC-EA, RC-VI i RC-V2, z tym, że w każdej z nich z podziałem na grupy wiekowe. Ogółem startowało 72 zawodników, z tym, że część startowała z dwoma modelami. W sumie, łącznie z mechanikami i opiekunami, w imprezie wzięło udział ponad 120 osób. Średnio w klasie startowało 10—12 zawodników w każdej grupie. Nie było natomiast dostatecznej reprezentacji klas RC-EA, z czego wniosek, że ta klasa nie cieszy się jeszcze zbyt dużym powodzeniem. Najwięcej było juniorów w klasie RC-EB, w której startowało 20 zawodników, w tym 2 poza konkursem.

Nawierzchnia była bez zastrzeżeń. Temperatura w granicach 20—24°C. Warunki więc były bardzo dobre. Przelotny deszcz w godzinach wieczornych nie miał wpływu na wyniki. Na tej podstawie można było spodziewać się trochę lepszych rezultatów niż to widać z załączonego wykazu najlepszych w każdej klasie i grupie wiekowej. Najważniejsze jednak, że cała impreza przebiegała w miłej, koleżeńskiej atmosferze, sprawnie prowadzona przez zespół sędziowski, tak że całość rozgrywek zakończono w niedzielę przed godziną 12.00. Tym samym udowodniono, że nawet przy tak dużej liczbie zawodników zawody można z powodzeniem rozegrać w ciągu 2 dni, byle tylko wszystko było dobrze przygotowane przez organizatorów i przeprowadzone przez odpowiedni zespół sędziowski jak to miało miejsce w Łodzi.



Jak to jest w zwyczaju na zawodach spółdzielczości mieszkaniowej, i tym razem była przygotowana nagroda ,,fair play", którą otrzymał zespół Skierniewickiej Spółdzielni Mieszkaniowej oraz puchar dla najlepszej drużyny z Łodzi, który wręczono zespołowi Spółdzielni Mieszkaniowej ,,ZARZEW" osiedla DĄBROWA. Natomiast nagrodę dla najmłodszego zawodnika otrzymał Piotr Duda ze Spółdzielni Mieszkaniowej w Tomaszowie Mazowieckim, urodzony 30.08.1976 r.

Wszystkim zwycięzcom i nagrodzonym serdecznie gratulujemy, życzymy dalszych sukcesów i zapraszamy do następnych, piątych już tego rodzaju zawodów, które odbędą się w 1983 r. również w Łodzi.

JAN MARCZAK

Wyniki zdobywców czołowych miejsc w IV ogólnopolskich zawodach modeli kołowych zdalnie kierowanych spółdzielczości mieszkaniowej rozegranych w Łodzi w dniach 21—23 maja 1982 r.

Klasa RC-EB standard młodzicy
1. Marek Hryniewicz SM Skierniewice 155,4 pkt.
2. Tomasz Trzmielewski SM Skierniewice 153,6 ,,
3. Andrzej Sadowski NSBM Warszawa 150,2 ,,

Klasa RC-EB standard juniorzy
1. Jacek Paciorek SM Tarnów 156,2 ,,
2. Andrzej Sochacki SM Żabianka-Gdańsk 149,4 ,,
3. Tomasz Młodziński SM Morena-Gdańsk 148,0 ,,

Klasa RC-EB młodzicy
1. Marek Hryniewicz SM Skierniewice 160,4 ,,
2. Andrzej Sadowski SM Lazurowa-Warszawa 152,4 ,,
3. Marek Kwiatkowski SM Dąbrowa-Łódź 152,2 ,,

Klasa RC-EB juniorzy
1. Krzysztof Lipiński SM Skierniewice 160,8 ,,
2. Bogdan Kaczmarek SM Skierniewice 160,4 ,,
3. Andrzej Suchacki SM Żabianka-Gdańsk 159,2 ,,

Klasa RC-EB seniorzy
1. Jan Suwalski SM Morena-Gdańsk 160,6 ,,
2. Piotr Ulikowski SM Ateńska-Warszawa 160,0 ,,
3. Bogdan Niwiński SM Zachęta-Białystok 152,8 ,,

Startujący w tej klasie poza konkursem Krzysztof Bednarski z MDK Łódź-Bałuty uzyskał 162,8 pkt.

Klasa RC-EA juniorzy
1. Dariusz Sikora SM Żabianka-Gdańsk 246,6 ,,
2. Krzysztof Górajek RSM Lokator-Łódź 184,6 ,,

Klasa RC-EA seniorzy
1. Zbigniew Baran SM Tomaszów Maz. 330,0 pkt.

Jan Suwalski SM Morena-Gdańsk — 272,8 pkt. poza konkursem

Klasa RC-VI
1. Marcin Szarszewski SM Rubinkowo-Toruń 48 okr.
2. Jan Suwalski SM Morena-Gdańsk 44 ,,
3. Grzegorz Dominiak SM Lazurowa-Warszawa 33 ,,

Startujący poza konkursem Kazimierz Reszke z ŁKM LOK zaliczył 50 okrążeń.

Klasa RC-V2
1. Edmund Szarszewski SM Rubinkowo-Toruń 42 okr.
2. Wojciech Przeperski SM Rubinkowo-Toruń 41 ,,
3. Marek Jaszczuk SM Rubinkowo-Toruń 32 okr.

Startujący poza konkursem Kazimierz Reszke z ŁKM LOK zaliczył 48 okrążeń.

Kolejność zajętych miejsc zespołowo

1.	SM Skierniewice	370 pkt.
2.	SM Rubinkowo — Toruń	360 ,,
3.	SM Morena — Gdańsk	295 ,,
4.	NSBM Lazurowa — Warszawa	290 ,,
5.	SM Osiedle Młodych Żabianka — Gdańsk	275 ,,
6.	SM Tarnów	255 ,,
7.	SM Zarzew — Dąbrowa	255 ,,
8.	SM Przodownik — Tomaszów Mazowiecki	240 ,,
9.	SM Osiedle Młodych-Ateńska — Warszawa	205 ,,
10.	RMSM Osiedle Młodych — Dąbrowa Łódź	185 ,,
11.	SM Zachęta — Białystok	155 ,,
12.	Morska SBM — Gdynia	95 ,,
13.	RSM Lokator, SDK Doły-Wschód — Łódź	85 ,,
14.	RSM Bawełna — Łódź	40 ,,

Poza konkursem: Łódzki Klub Modelarski LOK
Zarząd Dzielnicowy TPD Łódź-Widzew
MDK Łódź-Bałuty

MISTRZOSTWA POLSKI '82

modeli samochodów prędkościowych

Ruda Śląska

21–22.07.1982 r.

W tym roku mistrzostwa Polski zostały rozegrane na nowym torze i zbiegły się z uroczystością oddania go do użytku publicznego. O godz. 10^{00} w dniu 21 lipca br. dokonano aktu uroczystego przecięcia wstęgi. W uroczystości tej oraz w otwarciu mistrzostw wzięli udział:

— sekretarze Komitetu Miejskiego PZPR w Rudzie Śląskiej: Mirosław Rzepecki, Marian Fiolka, Rajnold Martela;
— wiceprezydent miasta Ruda Śląska — Jan Zawada;
— komisarz wojskowy przy Urzędzie Miasta płk Jan Zdun;
— przedstawiciel Zarządu Miejskiego ZSMP — Andrzej Mystek;
— przedstawiciele Zarządu Wojewódzkiego LOK — płk Edmund Wołyński, ppłk Lucjan Pszczoła;
— przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Modelarskiej — Jan Klyta;
— przedstawiciel Wydziału Kultury Fizycznej Urzędu Miejskiego — Henryk Ciba.

Przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnięto flagę państwową na maszt. W uroczystym podniesieniu flagi uczestniczyli reprezentując uczestników mistrzostw ubiegłoroczni mistrzowie: Jerzy Lipko, Jerzy Zieliński i Henryk Adelman. Na uroczystościach oficjalnych wystąpiła orkiestra górnicza z kopalni „Pokój", która wykonała także koncert dla gości, zawodników i publiczności.

Inicjator budowy toru — Rajmund Piecha oraz finansujący i realizujący tę inwestycję dyrektor Rudzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej — Eugeniusz Greń odznaczeni zostali nadanymi im z tej okazji złotymi odznakami „Zasłużony Działacz Ligi Obrony Kraju". Za wzorowy patronat i opiekę jaką roztacza Spółdzielczy Klub Osiedlowy PULSAR nad modelarzami, kierownikowi tego klubu wręczono pamiątkowy medal ZW LOK w Katowicach.

Nie najlepszy stan nawierzchni nowego toru wpłynął niewątpliwie ujemnie na poziom wyników.

Gospodarzami zawodów byli:
— Zarząd Wojewódzki LOK w Katowicach,
— Rudzka Spółdzielnia Mieszkaniowa PULSAR w Rudzie Śląskiej,
— Urząd Miasta w Rudzie Śląskiej,
— Zarząd Miejski ZSMP w Rudzie Śląskiej.

Zawody prowadziła ośmioosobowa komisja sędziowska pod kierownictwem sędziego I klasy — Emila Krupy z Katowic.

Wyniki uzyskane w czasie mistrzostw są następujące:

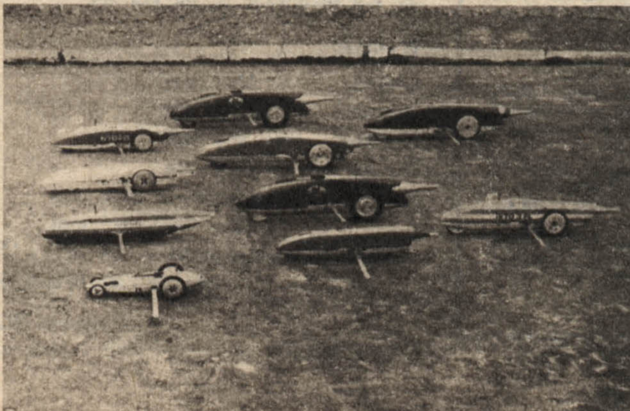
Klasa I do 1,5 cm³ — startowało 7 zawodników

1. Wojciech Ślot	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	130,530	km/h
2. Mirosław Balcerowicz	„	„	127,659	„
3. Kazimierz Chermanowski	LOK Katowice	PM Katowice	113,492	„
4. Jacek Ołowiecki	LOK Poznań	WKMK Poznań	98,630	„
5. Jerzy Zieliński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	66,666	„

Klasa II S — juniorzy — startowało 9 zawodników

1. Robert Pietrzak	LOK Piła	Szk. Podst. Nr 2	104,895	km/h
2. Ryszard Pietrzak	LOK Opole	ZDK Chemik	104,712	„
3. Dariusz Baran	LOK Lublin	FSC Lublin	99,338	„
4. Dariusz Klimek	LOK Katowice	RSM Ruda Śl.	97,826	„
5. Klaudiusz Pruszko	LOK Opole	ZDK Chemik	95,238	„
6. Dariusz Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	93,750	„

Jest to zaledwie część modeli biorących udział w zawodach. Wszystkie starannie wykończone, o rezultatach jednak decydują przede wszystkim silnik i umiejętności zawodnika.





Uroczyste przecięcie wstęgi i nowy tor modelarski w Rudzie Śląskiej przekazany zostaje do użytku modelarzy.

Klasa II do 2,5 cm³ — startowało 9 zawodników

1. Wojciech Ślot	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	175,439	km/h
2. Tadeusz Koronka	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	164,714	„
3. Mirosław Balcerowicz	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	147,541	„
4. Bolesław Judkowiak	LOK Poznań	WKMK Poznań	142,063	„
5. Kazimierz Chermanowski	LOK Katowice	PM Katowice	126,405	„
6. Zbigniew Miechowicz	LOK Lublin	FSC Lublin	120,000	„

Klasa III do 5,0 cm³ — startowało 10 zawodników

1. Edmund Szarszewski	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	188,088	km/h
2. Gerard Gawlica	LOK Katowice	RSM Pulsar	182,556	„
3. Piotr Jarząbek	LOK Wrocław	WOM LOK Wrocław	164,835	„
4. Jerzy Zieliński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	162,162	„
5. Tadeusz Budzyński	LOK Lublin	FSC Lublin	155,894	„
6. Zbigniew Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	148,760	„
7. Rudolf Rockstein	LOK Katowice	KSM Ikar	129,969	„

Klasa IV do 10,0 cm³ — startowało 6 zawodników

1. Krzysztof Hoppe	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	193,965	km/h
2. Zdzisław Tkaczyk	LOK Poznań	WKMK Poznań	187,500	„
3. Piotr Jopek	LOK Toruń	WOM LOK Toruń	166,666	„

Klasa V S — juniorzy — startowało 5 zawodników

1. Dariusz Kruszyński	LOK Bydgoszcz	WOM LOK Bydgoszcz	102,857	km/h
2. Marek Wojewodzic	LOK Katowice	RSM Ruda Śl.	94,736	„

Punktacja pucharowa przedstawia się następująco:

1. ZW LOK Toruń	570 pkt. (150 pkt.)
2. ZW LOK Bydgoszcz	570 pkt. (140 pkt.)
3. ZW LOK Katowice	490 pkt.
4. ZW LOK Poznań	450 pkt.
5. ZW LOK Lublin	410 pkt.
6. ZW LOK Opole	300 pkt.
7. ZW LOK Piła	200 pkt.
8. ZW LOK Wrocław	150 pkt.

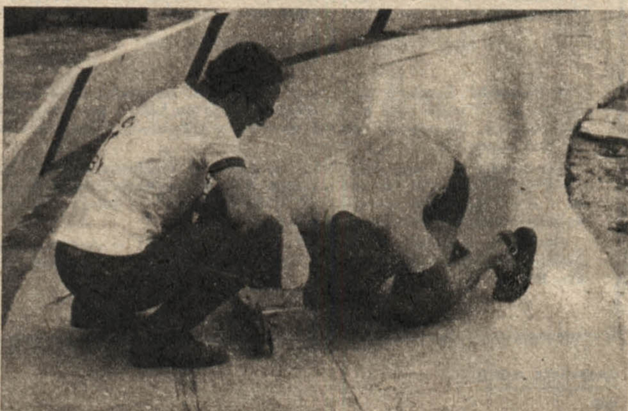
Tradycyjnym zwyczajem, wręczając medale i dyplomy, pasowano nowych mistrzów roku 1982. Zwycięskie ekipy otrzymały okazałe puchary ufundowane przez organizatorów.

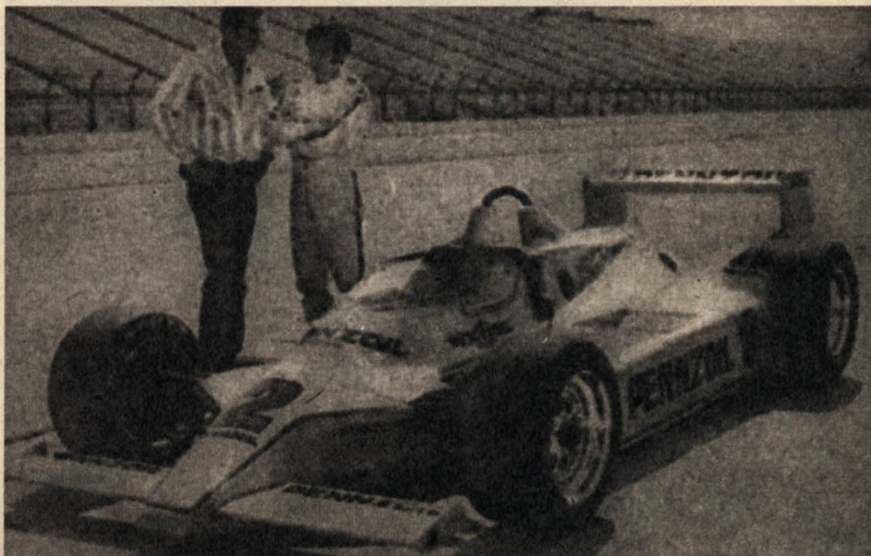
Oceniając zawody należy uznać je za bardzo starannie przygotowane. Szkoda, że zabrakło trochę czasu, aby tor ten w pełnej już krasie i eksploatacyjnej gotowości mógł posłużyć tak wielkiemu świętu jakim są dla zawodników mistrzostwa Polski.

B.G

Na starcie zawodnicy ekipy ZW LOK Bydgoszcz: J. Zieliński i T. Koronka.

Fot. B. Gabrysiak





samochód wyścigowy

CHAPARRAL 2K

Plany samochodu reprodukujemy z miesięcznika „MODELAR" wydawanego w CSRS z przeznaczeniem dla modelarzy-konstruktorów budujących we własnym zakresie nadwozia do modeli samochodów klasy sportowej RC.

Samochód Chaparral 2K ma bardzo nowoczesną linię nadwozia o stosunkowo dobrej aerodynamice. Plany tego samochodu opracowane przez inż. Jana Jaloveca przeznaczone są w zasadzie dla modelarzy torowych. Świadczy o tym skala 1:32. Przeskalowanie planu nie powinno sprawić większego kłopotu doświadczonym modelarzom.

Rysunek przedstawia cztery podstawowe rzuty oraz przekroje ułatwiające prawidłowe wykonanie formy potrzebnej do zbudowania nadwozia z laminatów. Ostatnio wszystkie modele startujące w klasach RC V1 I RC V2 modelarstwa samochodowego budowane są właśnie tą metodą.

Pierwsze konstrukcje samochodu wyścigowego CHAPARRAL pojawiły się na torach już w roku 1965. Samochód był poddawany ciągłym przeobrażeniom konstrukcyjnym przez projektanta z Kalifornii — Jima Malla. W prototypowych bardzo nowoczesnych wersjach projektant zastosował wiele nowych dyskusyjnych rozwiązań konstrukcyjnych, nie zawsze akceptowanych przez komisje techniczne zajmujące się wyścigami samochodowymi. Samochodem, którego plany publikujemy, kierowca Johny Rutherford wywalczył na 500-milowej trasie wyścigowej w Indianapolis w 1980 roku zwycięstwo. Zastosował on wówczas silnik Ford Cosworth DFX. Samochód otrzymał nazwę „Żółtej Torpedy".

Samochód malowany jest cały na kolor żółty. Napisy na nadwoziu są czarne. Numery startowe mają kolor czerwony i otoczone są czarną obwódką. Cienkie ozdobne linie podwójne są koloru czerwono-czarnego. Zawieszenie kół oraz piasty kół malowane są na czarno.

Wymiary

długość		— 4572 mm
szerokość		— 2032 mm
wysokość		— 944 mm
rozstaw osi		— 2743 mm
rozstaw kół:	przednich	— 1651 mm
	tylnych	— 1575 mm
rozmiar ogumienia:	przód	— 24. 0/11×15
	tył	— 27. 0/16×15

Opracował BG

Z DZIAŁALNOŚCI MODELARSKIEJ LOK

dokończenie ze str. 8

kiet z terenu województwa siedleckiego. Tym samym przełamano złą passę modelarską w tym województwie, w którym od dłuższego czasu niewiele się działo na odcinku modelarskim.

Zawody rozegrano w klasach F1-A 1/2, F1-A, F1-A1, F1-C oraz S3A i B, S4-A i B i S-6. Ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne organizatorzy ograniczyli ilość kolejek startu do trzech w każdej kategorii. Starty odbywały się w dwóch grupach wiekowych: młodzików i juniorów. Głównym organizatorem był kierownik WOM LOK w Siedlcach Marian Otulak, a sędzią głównym Wiesław Kwiatkowski. Pomagał im aktyw z ZW LOK, ZSBM w Siedlcach oraz z Zespołu Szkół Zawodowych w Siennicy.

W punktacji drużynowej zwyciężył zespoł z Mińska Mazowieckiego przed Siedlcami i Siennicą. Nie to jednak było najważniejsze, gdyż w sporcie zawsze są zwycięzcy i zwyciężeni, ale sam fakt, że impreza taka się odbyła i zrobiono z miejsca dobry początek.

•

W dniu 6.06.82 r. odbyły się na torze modelarskim w Rudzie Śląskiej międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych, które jako sędzia główny prowadził Jan Stolarek z Kędzierzyna-Koźla, a stronę techniczno-organizacyjną przygotowali Rajmund Piecha z Rudy Śl. i Marek Duda z Katowic.

Wynikami nie ma się specjalnie co chwalić, gdyż tylko w klasie III Jarosław Koca z Katowic miał godziwy wynik 157, 894 km/h i Henryk Adelmann, również z woj. katowickiego, który w klasie IV zaliczył dwa starty równo po 216,867 km/h. Ważne jest jednak, że impreza odbyła się, było wielu startujących, w tym również juniorów z modelami klasy standard i to należy zaliczyć na jej duży plus. A że nie wszyscy zawodnicy wystartowali, gdyż nie było to łatwe przy panującym w tym czasie upale 30°C., to już inna sprawa. Zdarzało się to już najlepszym mistrzom. Ważne, że są dobre chęci, wszyscy się starają i impreza odbyła się w miłej koleżeńskiej atmosferze.

•

Również w Grudziądzu odbyły się międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych na nowo odrestaurowanym torze przy Ośrodku Szkolenia Kierowców LOK w tym mieście w dniu 5.06.82 r. W zawodach brali udział przedstawiciele woj. toruńskiego, bydgoskiego, pilskiego i poznańskiego. Sędzią głównym był Andrzej Kościelniak z Poznania. Najlepszy wynik dnia miał Krzysztof Hoppe z Bydgoszczy, który w klasie IV uzyskał 214,286 km/h. Natomiast w klasie II tj. modele z silnikami do 2,5 cm^3 Wojciech Slot z Torunia zaliczył 178,217 km/h, a Mieczysław Balcerowicz również z Torunia 176,470 km/h.

•

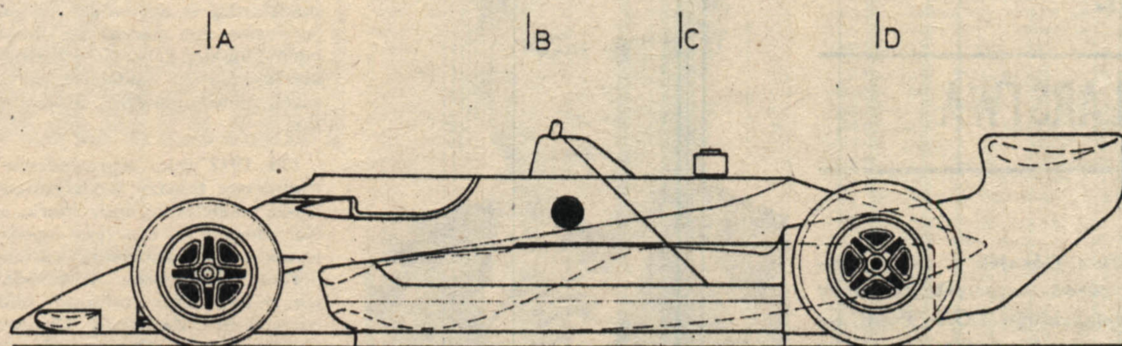
W Bydgoszczy 12.06.82 r. odbyły się międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych. Sędzią głównym był Longin Cieślak z Torunia. Mimo dobrych warunków atmosferycznych jedynie w klasie II padł dobry wynik 189,473 km/h ustanowiony przez Wojciecha Slota z Torunia. Zdarzyło się natomiast, jak to było w klasie I, że na 7 startujących zawodników ani jeden nie zaliczył biegu. Natomiast dobrze wypadł Bolesław Judkowiak, tym razem startujący z modelem klasy III wyposażonym w silnik o pojemności do 5 cm^3, którym zaliczył 211,769 km/h. W sumie startowało 19 zawodników z 27 modelami. Zespołowo zwyciężyła drużyna Bydgoszczy przed Toruniem i Słupskiem.

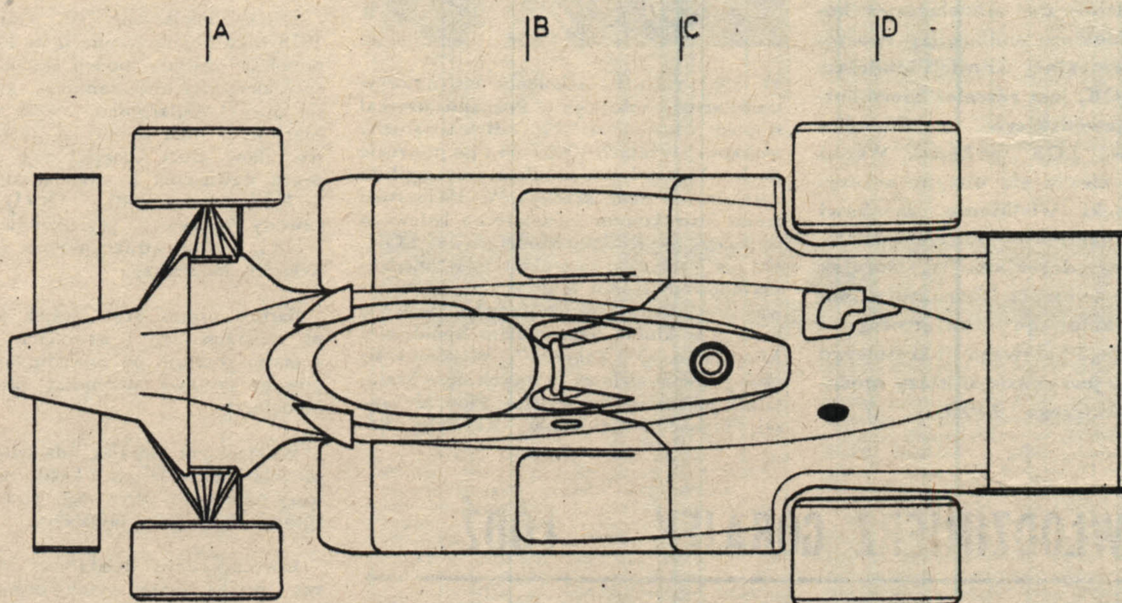
•

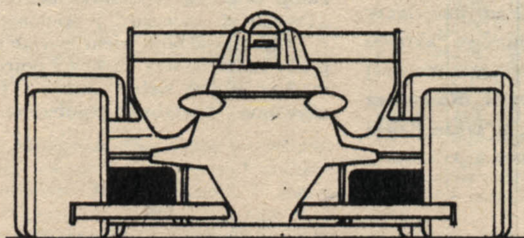
W Poznaniu rozegrano międzywojewódzkie zawody modeli samochodów prędkościowych. Odbyły się one już 23 maja 1982 r., a wymieniamy je na końcu, gdyż najpóźniej dostarczono komunikat z tej imprezy. Na zawody przybyli zawodnicy z Poznania, Torunia, i Wrocławia. Sędzią głównym był Kazimierz Jończyk z Poznania.

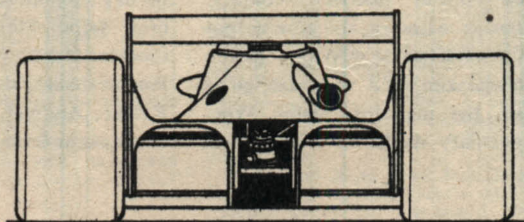
Rekordzistą toru tego dnia był Jerzy Lipko z Wrocławia, który w klasie IV uzyskał 225 km/h, a w drugim biegu 230,769 km/h. Również dobrze wystartował Bolesław Judkowiak z Poznania mając w klasie III w obu startach po 204,544 km/h, co było dużą i miłą niespodzianką, jako że ten zawodnik przedtem specjalizował się w klasie I.

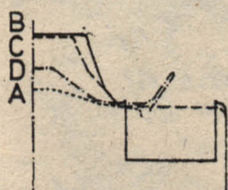
Ogółem w zawodach startowało 14 zawodników z 25 modelami. Na podkreślenie zasługuje start dwóch zawodniczek: Małgorzaty Judkowiak ur. w 1971 r. i Katarzyny Horla ur. w 1971 r. z Poznania. Brawo.











M1:32 rozměry v mm:	
DÉLKA	143
ŠÍŘKA	63,5
VÝŠKA	29,5
ROZVOR	85,7

0 0,5 1,0 1,5 m

CHAPARRAL 2K

LUDZIE MODELARSTWA



Włodzimierz Górajek z Łodzi wyróżnia się wśród etatowych działaczy pionu modelarskiego LOK. Pełni on szereg znaczących funkcji społecznych. Jest wiceprzewodniczącym kolegium sędziów ds. modelarstwa kołowego, członkiem podkomisji sportowej przy Centralnej Komisji Modelarstwa ZG LOK, jest również kierownikiem Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa LOK w Łodzi. Wśród modelarzy cieszy się dużym autorytetem, dzięki wielkiemu zasobowi wiedzy modelarskiej popartej wieloletnim doświadczeniem. W. Górajek posiada uprawnienia instruktora modelarstwa kołowego i okrętowego I klasy, sędziego kołowego i okrętowego I klasy oraz jest sędzią II klasy modelarstwa lotniczego APRL.

WŁODZIMIERZ GÓRAJEK – ŁÓDŹ

Zamiłowania do modelarstwa ujawniły się u niego w 1958 roku. Oczytany w zakresie lotnictwa i modelarstwa, już jako 16-letni chłopiec W. Górajek wykonywał samodzielnie proste modele latające. W 1959 roku za namową kolegów rozpoczął szkolenie modelarskie w Wojewódzkim Klubie Modelarskim LPŻ w Łodzi, gdzie kierownikiem był mgr inż. Stefan Workert — wspaniały modelarz i instruktor. W 1961 roku na szkoleniu instruktorów modelarstwa kołowego w Poznaniu uzyskał stopień instruktora. Po odbyciu służby wojskowej w latach 1962—64 i po powrocie do Łodzi, z pełnym zapałem przystąpił do działalności modelarskiej. W 1965 roku został instruktorem modelarstwa kołowego w Łódzkim Klubie Modelarstwa LOK. Od 1967 roku był instruktorem w międzyzakładowym Domu Kultury im. Bronisława Znojka, zaś od 1975 roku pełni tę funkcję w klubie modelarskim Spółdzielni Mieszkaniowej ,,Zakrzew". Wyszkolił liczne grono modelarzy liczących się w kraju, takich jak: Sławomir Frukat, Piotr Urbański, Stanisław Michalski, Krzysztof Bednarski, Bogdan Kondras i wielu innych. W 1977 roku Włodzimierz Górajek objął funkcję kierownika Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa w Łodzi. Dzięki swojej wiedzy i popularności wśród modelarzy oraz odpowiedniemu doborowi aktywu modelarskiego (lek. medycyny Andrzej Bartoszewski, Zdzisław Górajek, Kazimierz Reszke, Andrzej Nowicki), a także dzięki nawiązaniu ścisłej współpracy z jednostkami wojskowymi, TPD, MDK i spółdzielczością mieszkaniową ożywił działalność modelarską w województwie łódzkim tak, że region ten zaczął się liczyć w skali ogólnopolskiej. Obecnie województwo łódzkie posiada 25 modelarni przy spółdzielniach mieszkaniowych, 3 szkolne i 1 wiejską.

Od 1977 roku wprowadzono współzawodnictwo między modelarniami na najlepszą modelarnię, instruktora, zawodnika. Na doroczne uroczyste podsumowanie wyników współzawodnictwa zaprasza się oprócz instruktorów i modelarzy także ich żony, które ostatnio uhonorowano odznakami ,,Zasłużony Działacz LOK". Otrzymały je Danuta Górajek, Irena Michalska, Małgorzata Reszke.

Dzięki inicjatywie W. Górajka, od 1978 roku organizowane są w Łodzi ogólnopolskie zawody modeli samochodowych spółdzielczości mieszkaniowej, które cieszą się dużą popularnością wśród modelarzy. Startuje w nich zazwyczaj około 100 zawodników. Duże korzyści daje też współpraca nawiązana z modelarzami z GST w Karl Marx Stadt — NRD. Wspólne zawody rozgrywane przemiennie w Polsce i NRD czynią atrakcyjniejszą działalność łódzkich modelarzy.

Bardzo często W. Górajek jest sędzią na mistrzostwach i zawodach. Szacunek z jakim traktuje on zawodników i pełna powagi postawa przynoszą mu uznanie modelarzy.

Włodzimierz Górajek lubi swoją pracę z modelarską młodzieżą, a każdy sukces sportowy odniesiony przez jego podopiecznych sprawia mu wielką satysfakcję.

Dotychczasowa działalność Włodzimierza Górajka została wysoko oceniona przez wojewódzkie instancje partyjne, LOK i inne. Odznaczony został Brązowym Krzyżem Zasługi, srebrnym Odznaczeniem ,,Janka Krasickiego", złotą odznaką ,,Młodzież dla Postępu", srebrnym medalem, ,,Za zasługi dla Obronności Kraju", złotą odznaką CZSBM, odznaką TPD ,,Przyjaciel Dziecka" i wieloma innymi.

LOK potrzebuje wielu równie oddanych pracy ludzi, którzy zechcą i potrafią zgromadzić wokół siebie aktyw i prowadzić ożywioną działalność społeczną.

S. SMOLIS



Modelarze z WOM w Łodzi zawsze są należycie przygotowani do zawodów. Po lewej stronie kierownik WOM — Włodzimierz Górajek.



Włodzimierz Górajek podczas pełnienia funkcji sędziego głównego.

Nasza BIBLIOTECZKA

SAMOLOTY BOMBOWE I SZTURMOWE W LOTNICTWIE POLSKIM

Naszych czytelników z pewnością zaciekawi kolejna, dwunasta pozycja z serii popularnej biblioteczki ,,Skrzydlatej Polski". Znajdziemy w niej rys historyczny polskiego lotnictwa bombowego i szturmowego obejmujący okres od pierwszych dni niepodległości do lat osiemdziesiątych. Ciekawe są rozdziały ,,Lotnictwo bombowe w przededniu wojny" oraz ,,Wojna obronna Polski", w których podano sprawdzone dane o liczbie samolotów i ich lotach bojowych, o stratach poniesionych w walce z hitlerowskim agresorem. Interesujący też jest rozdział ,,Samoloty szturmowe i bombowe Ludowego Lotnictwa Polskiego", jak również rozdział o samolotach Polskich Sił Powietrznych w W. Brytanii. Dla modelarza szczególnie cenny jest przegląd samolotów bombowych i szturmowych, w którym zamieszczono 29 rysunków sylwetek samolotów, liczne zdjęcia, dane techniczne, konstrukcyjne i opis uzbrojenia sprzętu. Przegląd zaczyna się od samolotu Breguet XIV B2, który używany był w lotnictwie polskim w latach 1919—1925, a kończy się na współczesnym śmigłowcu szturmowym ,,Mi-24".

Do książki dołączone zostały też rysunki przekroju perspektywicznego samolotu PZL-37 ,,Łoś" opracowane przez doc. dr. inż. Jana Kapcia, zawierające szczegóły dotychczas nie publikowane. Szkoda, że niektóre zdjęcia, z trudem zdobyte przez autora, nie wyszły najlepiej w druku.

Książkę polecamy naszym czytelnikom także ze względu na jej dużą wartość historyczną.

Andrzej Morgała, Samoloty bombowe i szturmowe w Lotnictwie Polskim, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1981, format A-5, objętość 168 stron + wkładka. Cena 36 zł.

,,MODELARZ" POMAGA

Tomasz Staszak — ul. Sczanieckiej 56 m. 1, 60-215 Poznań — w zamian za książkę ,,Projektowanie i budowa modeli szybowców" pragnie otrzymać modele plastikowe produkcji czechosłowackiej firm: ,,Kovozawody", ,,Směru".

Krzysztof Dudek — ul. J. Wajzery 13/17, 41-808 Zabrze 8, woj. katowickie — poszukuje ,,Małego Modelarza": 6/61, 7/63, 5/66, 9/66, 4/67, 9/69, 10/73, 1/80, 3/80, za które oferuje książki takie jak: ,,Tomek wśród łowców głów", ,,Dziękuję ci kapitanie", ,,Diossos" i ,,Dywizjon 303" lub zapłaci gotówką.

Marek Męczyński — ul. Łosicka 2, 21-350 Międzyrzec Podl. — woj. Biała Podl. — poszukuje ,,Małego Modelarza": 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9/75, 2, 4, 7/76, 1, 4, 5, 9/77, 2, 3, 4, 5, 6, 7 8, 9/79, 1, 3, 5, 6/80, 1, 2, 4, 7/81 oraz ,,Planów Modelarskich": 1, 2/78, 5, 9, 10, 11/80, 1, 2, 3/81 za co oferuje komiksy lub zapłaci gotówką.

Andrzej Bielak — ul. Żwakowska 14/6, 43-100 Tychy A.B. — poszukuje ,,Małego Modelarza": 2/59, 9/59, 9/60, 9/61, 1/62, 9/62, 3/63, 2/64, 4/64, 2/65, 7/65, 8/66, 10/66, 11/67, 2/68, 7—8/68, 5—6/70, 9/70, 3/71, 8/71, 11/71, 7/72, 10/72, 11/73, 12/73, 12/74, 4/75, 10/75, 2/77, 12/77, 1/78. Do wymiany posiada prospekty i egzemplarze ,,Żbik", ,,Tygrysa" lub zapłaci gotówką.

Cezary Ciesielski — ul. Matejki 18E/65, 67-100 Nowa Sól — posiada do odstąpienia ,,Plany Modelarskie": 1, 2, 3, 12, 18, 26, 29, 35, 36, 42, 50, 51, 52, 57, 66, 69, 72, 76, 80, 88, 89, 90, 92, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103. ,,Małego Modelarza": 3/74, 9, 11/75, 4—5/76, 2—3/78, 1, 5, 10, 11—12/79, 1, 2, 4, 6, 7—8, 9, 10, 11—12/80, 2, 4, 5—6/81, numery ,,Modelarza" z lat 1960—81 170 szt. ,,Miniatury Morskie" i wiele innych planów żaglowców, kutrów torpedowych i książek marynistycznych. Poszukuje ,,Modelarza" z lat 1956—1972, planów żaglowców, książek o tematyce historii żeglugi, budowy żaglowców i parowozów oraz innych modeli, lub luźnych jakichkolwiek unikalnych publikacji. Do listu proszę dołączyć kopertę i znaczek pocztowy.

Wiesław Baj — Kuzubszczyzna, 21-030 Motycz k/Lublina — poszukuje ,,Małego Modelarza": 10/67, 2/68, 12/68, 10/72, 2/73, 6—7/74, 4/75, 6/75, 1—2/76, za które zapłaci gotówką.

Zbigniew Jaśkowski — Grajewo, Oś. Waltera 1/14, — poszukuje ,,Małego Modelarza": 9/81 (okręt ,,Dzik") oraz czołgu T-34. W zamian oferuje zestaw ,,Młody chemik" lub zapłaci gotówką.

Ryszard Kozłowski — ul. Małachowskiego 46/5, 41-200 Sosnowiec — posiada do odstąpienia plany makiet i półmakiet RC, za które pragnie otrzymać zniszczone modele kolejowe wielkość HO (16,5 mm). Wykaz planów na życzenie.

Andrzej Lustig — 28-100 Busko-Zdrój, skrytka pocztowa 18 — w zamian za biblioteczkę ,,Skrzydlatej Polski", S.P. od numeru 14 do 52/81 pragnie otrzymać roczniki ,,Modelarza" do roku 1966 lub model samolotu P-11c w skali 1:32 firmy zachodniej. Odpowie na każdy list dotyczący wymiany.

Jarosław Marciniak — ul. Sieroszewskiego 11/27, 24-100 Puławy — poszukuje planów samolotu ,,Prząśniczka" lub ,,Modelarza", w którym zostały umieszczone plany ww. samolotu. W zamian oferuje ,,Plany Modelarskie" nr 95 (Halifax) 100 (Mosquito) i 101 (H-300 oraz cd. Mosquito) lub zapłaci gotówką.

Kazimierz Chojnacki — Kolonia 58, 73-304 Radowo Małe — posiada do odstąpienia modele plastikowe firmy ,,SMER" i ,,Dubena" (nie sklejone), luźne numery ,,Małego Modelarza" z lat 1973—1981, jak również wiele sprzętu modelarskiego z CSRS. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Andrzej Walków — ul. Noskowskiego 3/163, 53-506 Jelenia Góra — poszukuje nowego lub używanego lecz w dobrym stanie technicznym silnika spalinowego o pojemności 2,5—3,5 cm^3, za który oferuje luźne numery ,,Małego Modelarza" lub zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Jacek Mochocki — ul. 1-go Maja 3 m. 11, 90-717 Łódź — posiada do odstąpienia rysunki okrętów z I i II wojny światowej i współczesne: statków, żaglowców i inne, za które pragnie otrzymać gotówkę.

Leszek Niester — ul. Dąbrowskiego 20 m 9, 15-872 Białystok — poszukuje ,,Małego Modelarza": z planami samolotów, czołgów i statków z II wojny światowej, za które zapłaci gotówką, lub wymieni na części elektroniczne.

Paweł Tendelski — ul. Broniewskiego 9/27, 35-222 Rzeszów — pilnie poszukuje dokładnych planów pancerników z okresu II wojny światowej. W zamian oferuje książki fantastyczno-naukowe, numery ,,Modelarza" lub zapłaci gotówką.

Wiesław Jurkiewicz — ul. B. Prusa 7/2, 47-100 Strzelce Opolskie, woj. Opole — poszukuje silnika spalinowego o pojemności 10 m^3 z regulacją obrotów silnika, aparatury do zdalnego sterowania 4- lub 6-kanałową produkcji radzieckiej oraz rysunków lub planów samolotów typu ,,Hurricane" i ,,Spitfire". W zamian odstąpi luźne numery ,,Małego Modelarza", ,,Modelarza", ,,Plany Modelarskie" lub zapłaci gotówką.

Mariusz Filipowicz — ul. Okólna 122/6 — 42-200 Częstochowa — poszukuje ,,Małego Modelarza": 1/58, 6/58, 11/58, 9, 10, 11/59, 1, 2/64, 1—2, 3, 7, 9/69, 2/70, 1, 4/72, 2/77, za które proponuje ,,Małego Modelarza": 1, 2, 3, 4, 5—6, 7, 8, 9, 10, 11, 12/81, 1, 2/82, książki z serii ,,Żółty Tygrys", prospekty samochodowe, znaczki, książkę ,,A B C modelarstwa samochodowego" oraz książki z serii ,,Typu broni i uzbrojenia". Dokładny wykaz prześle po załączeniu znaczka pocztowego.

W. Bonowski — ul. Kościuszki 43, 62-100 Wągrowiec, woj. pilskie — poszukuje kolejki HOfirmy PIKO (w dobrym stanie), zapłaci gotówką. Pragnie również nawiązać kontakt z miłośnikami kolejnictwa.

Waldemar Biały — ul. Podwisłocze 34/94 — Rzeszów — poszukuje silnika MK-16 (MK-17), śmigła o Ø 180 mm oraz książki ,,Budowa i pilotaż śmigłowców" i innych książek o budowie modeli, za co zapłaci gotówką.

WYDAJE
ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI OBRONY KRAJU

PL ISSN — 0137-7701
Nr ind. — 36543

CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

Redaguje zespół w składzie: BOGDAN GABRYSIAK, Wacław KRAWCZYK (red. naczelny), Jan MARCZAK, Edmund OSIŃSKI, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Paweł WŁODARCZYK, Zygmunt KOWALCZYK (oprac. graficzne), Marian KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51, wewn. 90. Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny, do 10 marca na II kwartał roku bieżącego, do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego, do 10 września na IV kwartał roku bieżącego. Cena prenumeraty: kwartalnie 90 zł, półrocznie 180 zł, rocznie 360 zł. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW ,,Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Zam. 3995. Nakład 50 000 egz. Z-32.

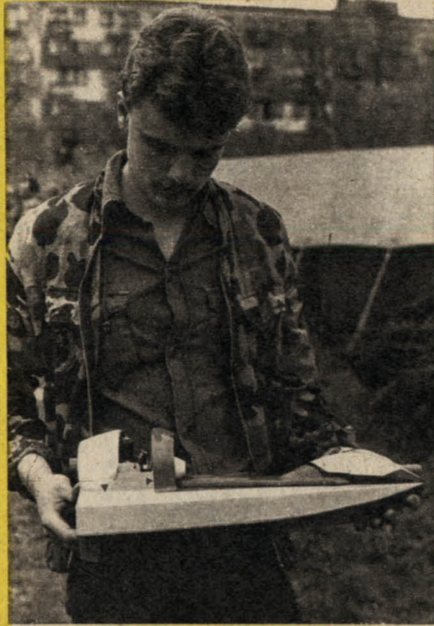


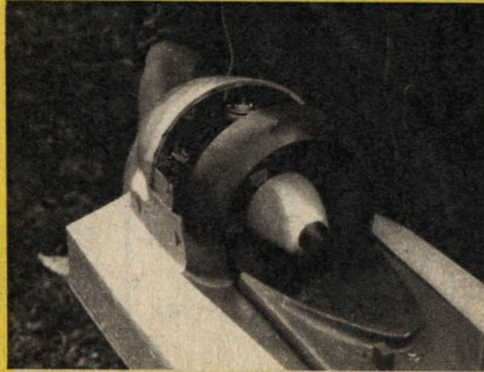
DEWOITINE D520

Francuski modelarz Paul Duprat zbudował z super dokładnością makietę w skali 1 : 6,3, francuskiego samolotu Dewoitine D520 znanego z drugiej wojny światowej. Makieta ma długość 1,38 m, powierzchnię nośną 41,2 dm², statecznika 7,9 dm², masę 3,6 kg. Może być napędzana silnikiem spalinowym o pojemności od 7,5 — 10 cm³. W makiecie zainstalowano aparaturę radiową z 4 serwomechanizmami. Dokładne plany modelu z kilkunastoma barwnymi zdjęciami znajdują się w n-rze 513 czasopisma „Le modele reduit d'avion".

Fot. MRA

TURBINOWIEC





Tak nazwali modelarze z pracowni przy Nauczycielskiej Spółdzielni Budowlano - Mieszkaniowej „Piaski" w Warszawie, eksperymentalny model ślizgu przystosowanego do startu w klasie F3V. Model ma zainstalowaną turbinę napędzaną silnikiem spalinowym o pojemności 1,5 cm³. Na zdjęciu konstruktor modelu Jerzy Siemiątkowski, który modelem tym na warszawskich zawodach eliminacyjnych zdobył czwarte miejsce.

Fot. W. Purzycki



MINI-SAMOCHÓD

Tak można by nazwać ten przejściowy twór między modelem samochodu a samochodem. Jeszcze mały jak model, ale już spełnia rolę zwykłego pojazdu. Napęd tego wehikułu, który może pomieścić dwie „osoby", stanowi silnik elektryczny 3,9 kW (5 KM). Wypożyczany jest do jazd na specjalnym autodromie w parku Goulborn w Australii, skąd otrzymaliśmy to zdjęcie.